



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak Cipta milik UIN Suska Riau



State Islamic University of Sultan Syarif Kasim Riau

HUBUNGAN PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN DENGAN PERILAKU *AGGRESSIVE DRIVING* PADA MAHASISWA UIN SUSKA RIAU YANG MENGGUNAKAN SEPEDA MOTOR

SKRIPSI



OLEH:

FITRIA NINGSIH

NIM 11361204032

**FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SULTAN SYARIF KASIM RIAU
PEKANBARU**

2020

**Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang**

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

LEMBAR PENGESAHAN**HUBUNGAN PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN DENGAN PERILAKU
AGGRESSIVE DRIVING PADA MAHASISWA UIN SUSKA RIAU YANG
MENGUNAKAN SEPEDA MOTOR****SKRIPSI****Telah diterima dan disetujui untuk diseminarkan****Pada Sidang Munaqasyah Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri****Sultan Syarif Kasim Riau****FITRIA NINGSIH****11361204032****Pekanbaru, Juni 2020****Pembimbing****Ivan Muhammad Agung, M.Si****NIP: 198109052009121004**



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

State Islamic University of Sultan Syarif Kasim Riau

PENGESAHAN PENGUJI

Skripsi yang ditulis oleh :

Nama Mahasiswa :

FITRIA NINGSIH

NIM :

11361204032

Judul Skripsi :

Hubungan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan Perilaku Aggressive Driving pada Mahasiswa Uin Suska Riau yang Menggunakan Sepeda Motor

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Sarjana Strata Satu (S1) Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau, dan disetujui untuk memenuhi sebagian dari syarat-syarat guna memperoleh gelar Sarjana Strata Satu (S1) Psikologi.

Diuji pada :

Hari / Tanggal
Bertepatan dengan

: Rabu / 22 July 2020
: 1 Dzul-Hijah 1441

TIM PENGUJI

Ketua,

Yasmaruddin Bardansyah, Lc., M.A
NIP. 196907132003121004

Sekretaris,

Ivan Muhammad Agung, M.Si
NIP . 198109052009121004

Penguji I,

Ricca Angreini Munthe, S.Psi., M.A
NIP. 130 612 068

Penguji II,

Dr. Harmaini, M.Si
NIP . 19720724 200701 1 019

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengummumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

MOTTO

NEVER GIVE UP

POSITIVE THINKING

Jadikan Sabar dan Sholat sebagai Penolong

Q.S Al-Baqarah: 45



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PERSEMBAHAN

Dengan bangga ku persembahkan karya ini untuk suami ku, kedua orang tua ku dan anakku yang tersayang yang selalu mendoakan dan merestui setiap langkahku. Terimakasih atas segala kesabaran, kepercayaan dan pengorbanannya selama ini.

Untuk Kakak-kakak, dan Adik yang selalu menyayangiku, serta seluruh keluarga besar yang telah membantu dan mendukung selama ini.



1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN

MOTTO	ii
PERSEMBAHAN	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL.....	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
ABSTRAK	viii

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian	10
D. Keaslian Penelitian	10
E. Manfaat Penelitian	13
1. Manfaat Teoritis	13
2. Manfaat Praktis	13

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. <i>Aggrresive Driving</i>	14
1. Pengertian <i>Aggrresive Driving</i>	14
2. Teori Agresi	18
3. Faktor Penyebab Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	20
4. Bentuk-bentuk <i>Aggrresive Driving</i>	22
B. Persepsi Risiko Kecelakaan.....	22
1. Pengertian Persepsi Risiko Kecelakaan	22
2. Aspek-Aspek Persepsi	24
3. Faktor-faktor Persepsi Risiko	27
C. Kecelakaan Lalu Lintas	28
1. Definisi Kecelakaan Lalu Lintas.....	28
2. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Jalan ..	29
3. Jenis dan Dampak Kecelakaan Lalu Lintas	32
4. Mahasiswa.....	33
5. Sepeda Motor	33
D. Kerangka Berfikir	34
E. Hipotesis Penelitian	40

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Desain Penelitian	41
B. Identifikasi Variabel Penelitian	41
C. Defenisi Operasional	42
1. <i>Aggressive Driving</i>	42
2. Persepsi Risiko Kecelakaan	43
D. Subjek Penelitian	43
1. Populasi Penelitian.....	43

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumpukan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

2.	Sampel Penelitian.....	44
E.	Teknik Pengambilan Sampling	45
F.	Metode Pengumpulan Data	45
G.	Uji Coba Alat Ukur.....	50
1.	Validitas Penelitian	50
2.	Daya Diskriminasi Aitem	51
3.	Reliabilitas Penelitian	59
4.	Analisis Data.....	60

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A.	Pelaksanaan Penelitian	61
B.	Hasil Penelitian	61
1.	Uji Asumsi	61
2.	Uji Hipotesis	63
3.	Deskripsi Kategorisasi Data Penelitian.....	66
C.	Pembahasan.....	69

BAB V

PENUTUP

A.	Kesimpulan	74
B.	Saran	74

DAFTAR PUSTAKA	76
----------------------	----

LAMPIRAN	82
----------------	----



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Pembagian Kelompok.....	45
Tabel 3.2	Skor jawaban Persepsi Risiko Kecelakaan	46
Tabel 3.3	<i>Blue print</i> Persepsi Risiko Kecelakaan	46
Tabel 3.4	Skor jawaban <i>Aggressive Driving</i>	48
Tabel 3.5	<i>Blue print</i> skala <i>Aggressive Driving</i>	48
Tabel 3.6	<i>Blue print</i> skala Persepsi Risiko Kecelakaan (Valid dan Gugur).....	52
Tabel 3.7	<i>Blue print</i> skala Persepsi Risiko Kecelakaan (Penelitian).....	54
Tabel 3.8	<i>Blue print</i> skala <i>Aggressive Driving</i> (Valid dan Gugur).....	57
Tabel 3.9	<i>Blue print</i> skala <i>Aggressive Driving</i> (Penelitian).....	58
Tabel 3.10	Hasil Uji Reliabilitas.....	60
Tabel 4.1	Uji Normalitas.....	62
Tabel 4.2	Uji Linearitas	63
Tabel 4.3	Hasil Uji Hipotesis.....	65
Tabel 4.4	Sumbangan Efektif antara Persepsi Risiko Kecelakaan dengan <i>Aggressive Driving</i>	65
Tabel 4.5	Norma Kategorisasi	66
Tabel 4.6	Gambaran Hipotetik dan Empirik Variabel <i>Aggressive Driving</i>	67
Tabel 4.7	Kategorisasi Variabel <i>Aggressive Driving</i>	67
Tabel 4.8	Gambaran Hipotetik dan Empirik Variabel Persepsi Risiko Kecelakaan	68
Tabel 4.9	Kategorisasi Variabel Persepsi Risiko Kecelakaan	68



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A	: Lembar Validitas Alat Ukur
Lampiran B	: Skala <i>Try Out</i>
Lampiran C	: Tabulasi Data Mentah <i>Try Out</i>
Lampiran D	: Reliabilitas dan Diskriminasi Aitem
Lampiran E	: Skala Penelitian
Lampiran F	: Tabulasi Data Mentah Penelitian
Lampiran G	: Uji Normalitas
Lampiran H	: Uji Linearitas
Lampiran I	: Uji Hipotesis

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.



Hubungan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan Perilaku *Aggressive Driving* pada Mahasiswa UIN Suska Riau Yang Menggunakan Sepeda Motor

Fitria Ningsih

Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri
Sultan Syarif Kasim Riau

Abstrak

Pengendara muda lebih sering menempatkan diri mereka pada situasi berbahaya seperti menerobos lampu merah, melanggar batas kecepatan, mengikuti kendaraan lain terlalu dekat, duel kejar-kejaran, berkendara dengan kecepatan yang sangat tinggi serta perilaku berbahaya lainnya. Semua perilaku tersebut termasuk dalam perilaku *aggressive driving*. Perilaku *aggressive driving* seseorang dapat dipahami dari bagaimana mereka berfikir dan mempersepsi lingkungannya. Jika seorang pengendara memiliki persepsi resiko kecelakaan yang tidak sewajarnya maka kemungkinan untuk berperilaku agresif dalam berkendara sangat tinggi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara persepsi risiko kecelakaan dengan perilaku *aggressive driving* pada mahasiswa yang menggunakan motor. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif korelasional, dengan subjek sebanyak 240 orang. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala persepsi risiko kecelakaan dengan koefisien reabilitas sebesar 0,864 dan skala *aggressive driving* dengan koefisien reabilitas sebesar 0,816. Berdasarkan hasil korelasi *Pearson Product Moment* diperoleh koefisien korelasi (r) = -0,328 dengan $p = 0,000$ ($p < 0,01$) artinya hipotesis diterima, yaitu ada hubungan negatif yang signifikan antara persepsi risiko kecelakaan dengan perilaku *aggressive driving* pada mahasiswa yang menggunakan motor. Sumbang efektif persepsi risiko kecelakaan dengan perilaku *aggressive driving* sebesar 10,7%. Hal ini menunjukkan persepsi risiko kecelakaan memiliki hubungan dengan *aggressive driving* mahasiswa yang menggunakan sepeda motor.

Kata kunci : persepsi risiko kecelakaan, *aggressive driving*

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.



Relationship between Accident Risk Perception with Aggressive Driving Behavior in college student of UIN Suska Riau wich Using Motorbikes

By

Fitria Ningsih

Faculty of Psychology, State Islamic University

Sultan Syarif Kasim of Riau

Abstract

Young drivers more often put themselves in dangerous situations such as running red lights, breaking speed limits, following other vehicles too closely, dueling chases, driving at very high speeds and other dangerous behaviors. All of these behaviors are included in aggressive driving behavior. A person's aggressive driving behavior can be understood from how they think and perceive their environment. If a driver has an unreasonable risk perception of an accident then the possibility of aggressive behavior in driving is very high. This study aims to determine the relationship between accident risk perceptions with aggressive driving behavior in students who use motorcycles. This study uses a quantitative correlational method, with 240 subjects. The instruments used in this study were accident risk perception scale with reliability coefficient of 0.907 and aggressive driving scale with reliability coefficient of 0.869. Based on the Pearson Product Moment correlation results obtained correlation coefficient (r) = -0.332 with p = 0,000 ($p < 0.01$) means that the hypothesis is accepted, namely there is a significant negative relationship between the perception of accident risk with aggressive driving behavior in students who use motorcycles. Contribute effective perception of accident risk with aggressive driving behavior of 10.7%. This shows the perception of the risk of accident has a relationship with aggressive driving students who use motorbikes.

Keywords: risk perception, aggressive driving

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sepeda motor adalah sarana transportasi yang populer di beberapa negara Asia dan berkembang (Cheng, Liu, Tulliani, 2015). Indonesia termasuk salah satu Negara yang menggunakan alat transportasi sepeda motor untuk menunjang kehidupan. Jumlah kendaraan sepeda motor di Indonesia terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Hal ini didukung data BPS dimana di tahun 2017 jumlah kendaraan mencapai 111.988.683 unit dan mengalami peningkatan menjadi 120.101.047 unit di tahun 2018 (Badan Pusat Statistik).

Peningkatan jumlah kendaraan sepeda motor berbanding lurus dengan tingkat kecelakaan yang terjadi. Hal ini juga sesuai dengan pernyataan Soffiania, (2018) yang mengatakan banyaknya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia seiring dengan jumlah kendaraan bermotor yang terus meningkat. Namun, potensi bahaya terkait dengan kecelakaan juga akan semakin meningkat. Bahkan lebih besar bagi pengendara sepeda motor dan penumpangnya daripada kendaraan lainnya (Cheng, Liu, dan Tulliani, 2015).

Jika dilihat dari jumlah penduduk Indonesia yang mencapai 267 juta jiwa dengan angka lakalantas di Indonesia yang menembus 170.000 kasus (<https://news.detik.com> diakses tanggal 15 Juni 2020). Jenis kendaraan sepeda motor menyumbang paling besar dalam kecelakaan lalu lintas sebanyak 33.000 kendaraan di seluruh Indonesia dengan rentang usia kecelakaan terbanyak pada

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengemukakan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

usia 15-24 tahun sebanyak 4.900 korban. Untuk jumlah kecelakaan di Riau sendiri sebanyak 455 dalam triwulan terakhir dengan total meninggal dunia 215, luka berat 86, luka ringan 517 ([http:// korlantas-irsms.info](http://korlantas-irsms.info) diakses tanggal 15 April 2018).

Menurut laporan Kepolisian Negara Republik Indonesia *persentase* untuk kecelakaan lalu lintas sebanyak 76,49% dan faktor penyebab kecelakaan lalu lintas tertinggi adalah manusia dengan persentase 69,70% ([https:// nasional.republika.co.id](https://nasional.republika.co.id) diakses tanggal 16 Juni 2020). Secara teoritik, penyebab kecelakaan lalu lintas jalan raya, termasuk kecelakaan sepeda motor dapat diklasifikasikan dalam empat faktor. Keempat faktor penyebab tersebut adalah kelalaian pengguna jalan, ketidaklayakan kendaraan, ketidaklayakan jalan, dan lingkungan (UU RI No. 22 Tahun 2009).

Sebagian besar kecelakaan lalu lintas yang disebabkan manusia atau pengemudi terjadi karena pelanggaran pengemudi terhadap peraturan lalu lintas (Marselius, Ardiansyah, dan Ayuni, 2012). Terdapat 55,6% usia produktif yang menjadi korban lakalantas. Usia produktif dari rentang usia 15 sampai 29 tahun terlibat lakalantas, baik mengalami luka-luka atau pun meninggal. Sedangkan korban di kalangan pelajar dan mahasiswa berkontribusi 28,12%, ([https:// okezone. com](https://okezone.com) diakses tanggal 15-April-2018). Selain itu WHO, (2015) menambahkan kecelakaan lalu lintas di jalan adalah penyebab utama kematian di kalangan anak muda berusia 15 sampai 29 tahun, dan 73% adalah laki-laki.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengummumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Pemerintah dalam mengantisipasi masalah ini telah membuat peraturan perundang-undangan, dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

“Pasal 1 ayat (23) menyatakan pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi. Pasal 105 Setiap orang yang menggunakan jalan wajib: berperilaku tertib, dan/atau mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan. Pada pasal 57 ayat (1) setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan kendaraan bermotor, Ayat (2) dikatakan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan helm standar nasional Indonesia....”(UU RI No 22 Thn 2009 Diakses 20 Mei dari [http:// www.dpr.go.id/ dokjdih/ document/uu/UU_2009_22](http://www.dpr.go.id/dokjdih/document/uu/UU_2009_22)).”

Peraturan yang dibuat ini berfungsi untuk mengurangi angka kecelakaan yang terjadi di jalan raya dan juga untuk melindungi pengendara dari bahaya kecelakaan yang mengincar saat berkendara di jalan raya.

Berdasarkan hasil observasi awal yang telah peneliti lakukan pada tanggal 14 Mei 2018 di UIN Suska Riau, ditemukan masih banyak perilaku *aggressive driving* yang dilakukan oleh mahasiswa UIN Suska Riau. Bentuk perilaku *aggressive driving* yang tampak adalah mengambil jarak terlalu dekat dengan pengendara lain, atau di depannya dengan frekuensi >60 kali, menyalip kendaraan lain dengan cara meliuk-liuk kekanan dan kekiri 40 kali, menyalip kendaraan terlalu dekat didepan kendaraan yang dilewati 30 kali, mencegah pengendara lain untuk mendahului 25 kali, tidak mau mengalah dengan pengendara lain 30 kali, berpindah jalur tanpa memberikan tanda >60 kali, tidak memberikan jalan 20 kali, memotong jalur dengan sengaja 40 kali. Menurut James

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

dan Nahl, (2000) semua bentuk perilaku diatas termasuk dalam perilaku mengemudi agresif.

Selain data hasil observasi di atas, baru-baru ini juga telah terjadi kecelakaan yang menewaskan 2 orang mahasiswa UIN Suska Riau, kecelakaan terjadi pada tanggal 29 April 2018. Informasi yang dirangkum dari Polrsesta Pekanbaru, mahasiswa tersebut mencoba menyalip sepeda motor yang ada di depannya. Saat menyalip stang sepeda motor mereka saling bersenggolan, ketika bersenggolan, sepeda motor yang dibawa mahasiswa oleng ke kanan. Dari arah berlawanan melintas truk, korban tertabrak dan tergilas truk. Keduanya tewas di tempat kejadian ([https://news .detik.com](https://news.detik.com) diakses tanggal 15 Mei 2018). Berita mengenai kecelakaan yang menewaskan mahasiswi UIN Suska Riau juga terjadi pada tanggal 10 April 2017, Menurut Wakil Rektor III Tohirin, ada mobil Avanza mau belok ke parkir Rektorat, mahasiswi ini saat itu laju hingga menabrak mobil Avanza yang ingin belok ke parkir itu, korban tidak menggunakan helm saat kejadian ([https://www .goriau.com](https://www.goriau.com) diakses tanggal 15 Mei 2018). Menyalip kendaraan lain yang menimbulkan bahaya dan tidak menggunakan helm merupakan bentuk perilaku *aggressive driving* sehingga ini sangat membahayakan pengendara sepeda motor itu sendiri.

Menurut Tasca (2000) suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidak sabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu. James dan Nahl, (2000) menambahkan perilaku *aggressive driving* dapat diidentifikasi dalam bentuk secara langsung membahayakan dan secara tidak

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

langsung membahayakan. Perilaku-perilaku mengemudi yang termasuk kedalam *aggressive driving* secara langsung seperti, mengambil jarak terlalu dekat dengan pengendara lain, menyalip kendaraan lain dengan cara meliuk-liuk, mencegah pengendara lain untuk mendahului, tidak mau mengalah dengan pengendara lain, menerobos lampu merah. Sedangkan bentuk perilaku *aggressive driving* yang secara tidak langsung seperti, mengedipkan lampu, membunyikan klakson dengan intensitas yang cepat, berteriak kepada pengendara lain, memberikan isyarat menantang.

Berdasarkan kriteria *aggressive driving* yang dikemukakan oleh Jams dan Nahl, (2000) maka, perilaku-perilaku pengemudi motor di atas termasuk ke dalam perilaku mengemudi agresif atau disebut juga dengan *aggressive driving*. Perilaku *aggressive driving* ini banyak dilakukan oleh pengemudi motor, salah satunya pengemudi motor usia remaja yang diindikasikan dengan mayoritas korban kecelakaan terbanyak yaitu pada pengemudi usia remaja. Hal ini disebabkan pengendara usia muda merasa memiliki kemampuan lebih dalam berkendara dibandingkan dengan pengendara yang lebih tua (DeJoy, 1989). Serta merasa lebih terampil dan sedikit kemungkinan mengalami kecelakaan pada saat berkendara (White, Cunningham, Titchener, 2011).

Perilaku *aggressive driving* disebabkan oleh faktor sosial (Tesca, 2000). Faktor sosial yang dimaksud disini adalah norma, *reward*, *punishment* dan model yang ada di masyarakat. Banyak kasus *aggressive driving* yang tidak mendapatkan hukuman dapat membentuk persepsi bahwa perilaku seperti ini normal dan dapat diterima. Sehingga hal ini yang menyebabkan pengemudi

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

melakukan kesalahan persepsi. Pengemudi cenderung meremehkan risiko dan menganggap situasi risiko relatif rendah dibandingkan dengan keadaan sebenarnya Cheng, Liu, Tulliani, (2015). Persepsi risiko yang rendah berpotensi akan meningkatkan potensi timbulnya kecelakaan lalu lintas (Agung, 2014). Hal ini diperkuat dengan pendapat Winurini, (2012) bahwa pengendara yang berperilaku agresif saat berkendara merupakan pengendara yang cenderung memiliki persepsi risiko yang rendah.

Para ahli teori belajar sosial berpendapat bahwa agresi bukan disebabkan oleh naluri atau dorongan, tetapi merupakan penyebabnya hasil dari norma, penghargaan, hukuman, dan model yang telah dimiliki individu (Bandura,1983). Model ini kemudian di persepsi sehingga mengubah sikap tentang apa yang berbahaya, dan menyebabkan seseorang menjadi pengemudi agresif normal yang meningkatkan risiko bagi semua orang (Jamens dan Nahl, 2000). Selanjutnya Bandura, (1983) menambahkan pola perilaku agresif diperoleh dari tiga sumber utama yaitu, sistem sosial, keluarga, dan media massa.

Pertama sistem sosial, pelanggaran lalu lintas tertentu sudah membudaya di kalangan masyarakat. Kebiasaan melanggar peraturan lalu lintas yang ada di masyarakat dianggap suatu hal yang biasa. Sehingga kemudian menjadi budaya melanggar peraturan. Kedua keluarga, dari kecil sudah terbiasa melihat orang tuanya sendiri melakukan pelanggaran lalu lintas. Kondisi ini yang menyebabkan seorang anak kelak mencontoh orang tuanya, bila orang tuanya sering melanggar peraturan, kemungkinan besar anak itu juga melanggar, hanya patuh ketika ada polisi yang patroli atau saat melewati pos polisi, tidak memikirkan keselamatan

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

diri atau orang lain (Rakhmani, Feti 2013). Ketiga media massa, televisi merupakan salah satu media massa yang mempengaruhi perilaku dan bertindak sebagai simbol untuk perilaku agresif. Bandura, (1983) melanjutkan dengan mengatakan bahwa televisi mempengaruhi perilaku dalam empat cara yakni, mengajarkan gaya perilaku agresif, mengubah perilaku agresif, membuat penonton menjadi berperilaku agresif, dan membentuk gambar perilaku agresif yang realistis mungkin. Dari sinilah persepsi risiko terbentuk yang mengarahkan individu untuk berperilaku agresif.

Sebagai tambahan Machin & Sankey, (2008) juga menyebutkan bahwa persepsi risiko merupakan faktor individual yang secara langsung mempengaruhi perilaku. Dalam hal ini adalah perilaku mengemudi agresif. Jadi dapat dikatakan bahwa seseorang berperilaku mengemudi agresif dipengaruhi oleh persepsi risikonya. Persepsi risiko adalah penilaian subjektif dari kemungkinan terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya (Sjöberg, Moen, dan Rundmo, 2004). Sedangkan menurut Machin & Sankey, (2008) persepsi risiko adalah pandangan yang subjektif akan risiko yang berpotensi muncul dari sebuah perilaku saat berlalu lintas. Dalam konteks berkendara, persepsi risiko adalah penilaian subjektif dari kemungkinan terjadinya kecelakaan dan seberapa peduli individu terhadap konsekuensi yang akan diterima (Sjöberg, Moen, & Rundmo, 2004). Dengan kata lain, persepsi risiko merupakan kemampuan individu untuk memahami kondisi risiko yang akan diterimanya dari perilaku yang dilakukannya (Inouye, 2014).

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

Kejadian kecelakaan lalu lintas merupakan akibat dari perilaku *aggressive driving* saat berkendara serta rendahnya persepsi risiko pengemudi Sullistianingsih, (2014). Persepsi risiko mengenai suatu kondisi berbeda-beda antara satu individu dengan individu lain. Suatu kondisi yang dianggap sebagai berisiko tinggi oleh individu yang satu dapat dipersepsi sebagai berisiko rendah oleh individu lainnya.

Pada usia muda, pengendara cenderung untuk menilai rendah risiko yang ada dalam segala hal (Bagaskara, Anggraeni, dan Risman, 2016). Selain itu individu yang berusia 18 sampai 25 tahun memiliki kecenderungan untuk menilai situasi berbahaya sebagai berisiko rendah. Hal ini sejalan dengan penelitian Cheng, Liu, Tulliani, (2015) yang mengatakan mereka secara karakteristik meremehkan risiko kecelakaan dan cenderung menganggap situasi risiko relatif rendah dibandingkan dengan keadaan sebenarnya. Hal ini yang akhirnya membentuk persepsi risiko kecelakaan pada diri remaja. Sebagai tambahan Ferguson, (2003) mengatakan bahwa pengambilan risiko pada pengemudi remaja dikarenakan pengemudi usia muda memiliki persepsi risiko yang berbeda terhadap kecelakaan.

Persepsi merupakan kunci berfikir, mempengaruhi perilaku dan merupakan langkah awal seseorang bertindak (Botteril, 2004). Tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara muda salah satunya dipengaruhi oleh rendahnya persepsi mereka terhadap resiko kecelakaan yang mereka hadapi pada saat berkendara (Rohmah, Firdaus, dan Setyowati, 2018). Pengendara muda lebih sering menempatkan diri mereka pada situasi berbahaya seperti berkendara

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

dengan kecepatan tinggi, penerobos lampu merah, tidak menggunakan pelindung keselamatan dalam berkendara dan lain sebagainya (Hapsari, 2011). Jadi jika seorang pengendara memiliki persepsi resiko kecelakaan yang rendah maka kemungkinan untuk berperilaku agresif dalam berkendara sangat tinggi. Sehingga dapat dikatakan tingginya angka kecelakaan pengendara motor dipicu karena sikap *aggressive driving* dan rendahnya persepsi risiko kecelakaan pengendara.

Apa yang kita persepsikan tergantung dari sebagian pada rangsangan mana yang terlibat dalam atensi kita, dan pada kecenderungan kita mempersepsi berbagai hal menurut keyakinan dan pengharapan kita, (King, Laura, 2010). Jika seorang pengendara memiliki persepsi resiko kecelakaan yang tinggi maka perilaku *aggressive driving* secara sadar akan dihindari oleh pengendara. Sehingga kelalaian pengendara sepeda motor berupa perilaku agresif dapat diminimalisir. Namun apabila semakin banyak pengendara melakukan kesalahan persepsi mengenai resiko kecelakaan maka angka kecelakaan semakin meningkat sehingga ini menjadi suatu masalah. Dengan demikian, salah satu upaya yang dapat ditempuh untuk mencegah atau meminimalisir akibat fatal tersebut ialah dengan cara meningkatkan persepsi risiko kecelakaan pada pengguna kendaraan roda dua.

Pemilihan UIN Suska Riau sebagai daerah penelitian agar diperoleh gambaran perilaku mahasiswa muslim yang diidentifikasi sebagai kelompok yang memiliki akhlak lebih baik, selalu berpegang pada ajaran Islam, tekun beribadah, terjauh dari perilaku tak terpuji, peduli pada orang atau pihak-pihak yang tertindas. Dimana menurut masyarakat citra seorang mahasiswa muslim itu harus mampu mempresentasikan nilai-nilai Islam dalam pentas kehidupan ini,

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

baik misalnya dalam hal berpakaian, berkomunikasi, bertutur kata dan bahkan terhadap seluruh perilakunya (<https://beritalangitan.com> diakses tanggal 23 Juli 2020). Setiap Universitas memiliki visi dan misi yang berbeda. UIN Suska Riau memiliki misi menyelenggarakan pendidikan dan pengajaran untuk melahirkan sumber daya manusia yang berkualitas secara akademik dan profesional serta memiliki integritas pribadi sebagai sarjana muslim dan memiliki tujuan menghasilkan lulusan yang berakhlak mulia dan menjadi anggota masyarakat yang memiliki kemampuan serta keunggulan akademik dan/atau profesional yang dapat menerapkan, mengembangkan, menciptakan ilmu pengetahuan, teknologi, dan/atau seni yang bernafaskan Islam (<https://uin-suska.ac.id> diakses tanggal 23 Juli 2020). Dari sini dapat dilihat bahwa nilai-nilai Islam sangat mempengaruhi kehidupan kampus UIN Suska Riau, sehingga diharapkan penelitian ini dapat menggambarkan perilaku *aggressive driving* pada mahasiswa yang menggunakan paradigma Islam.

Oleh karena itu maka peneliti merasa tertarik untuk melakukan penelitian dan melihat hubungan antara persepsi dengan perilaku *aggressive driving* dengan judul penelitian “Hubungan Persepsi Resiko Kecelakaan dengan Perilaku *Aggressive Driving* pada Mahasiswa UIN Suska Riau Yang Menggunakan Sepeda Motor”.

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

B. Rumusan Masalah

Perumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

Apakah ada hubungan yang signifikan antara persepsi risiko kecelakaan dengan perilaku *aggressive driving* pada mahasiswa UIN Sultan Syarif Kasim Riau yang menggunakan sepeda motor?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara persepsi risiko kecelakaan berkendara dengan perilaku *aggressive driving* pada mahasiswa yang menggunakan sepeda motor

D. Keaslian Penelitian

Dalam penelitian ini peneliti membahas mengenai adakah hubungan antara persepsi risiko kecelakaan berkendara dengan perilaku *aggressive driving* pada mahasiswa yang menggunakan sepeda motor. Beberapa penelitian tentang persepsi risiko kecelakaan dengan perilaku *aggressive driving* pada mahasiswa telah diteliti oleh peneliti sebelumnya yaitu penelitian Darmawan (2015) dengan judul hubungan antara persepsi kesesakan (*crowding*) di jalan raya dengan *aggressive driving* pengemudi sepeda motor remaja di yogyakarta yang dimoderatori oleh jenis kelamin. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan tingkat *aggressive driving* antara pengemudi laki-laki dan perempuan. Selain itu, tingkat agresivitas juga menunjukkan perbedaan berdasarkan usia. Pada

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

usia 17 tahun, perilaku *aggressive driving* muncul lebih tinggi daripada usia lain. Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan peneliti lakukan adalah terletak pada variabel terikat yang sama-sama meneliti *aggressive driving*. Adapun yang membedakan penelitian ini adalah terletak pada variabel independennya yaitu persepsi kesesakan sedangkan penelitian peneliti mengenai persepsi risiko kecelakaan. Selain itu juga peneliti tidak menggunakan moderator jenis kelamin dalam penelitian ini.

Penelitian lain yang juga dilakukan oleh Kurniawan, Ryan, (2016) dengan judul hubungan intensi mematuhi rambu lalu lintas dengan *aggressive driving* pada mahasiswa yang menggunakan motor, hasil penelitian menunjukkan terdapat hubungan negatif yang sangat signifikan antara intensi mematuhi rambu lalu lintas dengan *aggressive driving*. Hal ini berarti bahwa semakin tinggi intensi mahasiswa mematuhi rambu lalu lintas maka akan semakin rendah *aggressive driving* yang dilakukan. Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan peneliti lakukan adalah sama-sama memiliki hubungan yang negatif. Adapun yang membedakannya terletak pada variabel independen yang diteliti, dalam penelitian ini persepsi risiko kecelakaan yang menjadi variabel independennya.

Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Septiningsih (2011) dengan judul studi deskriptif tentang *aggressive driving* sepeda motor di jalan raya pada peserta didik sekolah menengah kejuruan (SMK) Muhammadiyah 2 Ajibarang menggambarkan bahwa terdapat agresivitas pada semua peserta didik dalam berkendara di jalan raya. Agresivitas dalam mengendarai sepeda motor berbentuk agresif fisik, yaitu melakukan penyerangan yang bersifat fisik

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

misalkan memukul pengendara lain atau merusak kendaraannya, agresif gestural yaitu melakukan penyerangan yang ditunjukkan dengan gerakan-gerakan tubuh misalnya mengacungkan tangan/jari tangan dengan cara-cara tertentu untuk menghina atau merendahkan dan menghina orang lain, dan agresif verbal yaitu melakukan penyerangan yang ditunjukkan dengan ucapan-ucapan atau kata-kata umpatan kepada penyebrang jalan atau kepada pengendara lain. Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti tentang *aggressive driving*. Adapun yang membedakan penelitian ini terletak pada hasil penelitian yang dipaparkan dalam bentuk deskriptif sedangkan dalam penelitian peneliti dalam bentuk data kuantitatif, dan subjek penelitian peneliti adalah pengendara sepeda motor mahasiswa yang memiliki rentang usia 18-24 th sedangkan pada penelitian Septinigisih adalah murid SMK yang memiliki rentang usia 15-18 th.

Berdasarkan beberapa penelitian sebelumnya maka secara umum persamaan penelitian yang akan peneliti lakukan terletak pada variabel bebasnya yang sama-sama meneliti tentang *aggressive driving*. Perbedaannya secara umum terletak pada metode pengolahan datanya. Dengan demikian dapat dikatakan gagasan yang akan peneliti lakukan dikategorikan baru. Penelitian ini melihat apakah ada hubungan antara persepsi risiko kecelakaan dengan perilaku *aggressive driving* pada mahasiswa yang menggunakan sepeda motor.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi kehidupan sosial masyarakat serta dapat memperkaya pengetahuan dan penelitian mengenai hubungan persepsi risiko kecelakaan dengan perilaku *aggressive driving* dikalangan para mahasiswa. Selain itu juga menambah wawasan psikologi di Indonesia serta memperkaya khazanah keilmuan, khususnya psikologi sosial dan psikologi perkembangan remaja.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan atau acuan bagi peneliti-peneliti selanjutnya dan praktisi bidang psikologi sosial dan psikologi perkembangan yang ingin meneliti mengenai persepsi risiko kecelakaan dan *aggressive driving*. Selain itu bagi mahasiswa juga dapat dijadikan pertimbangan dan pelajaran agar mengurangi perilaku *aggressive driving* dan lebih meningkatkan persepsi risiko kecelakaan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. *Aggressive Driving*

1. Pengertian *Aggressive Driving*

Perilaku agresif adalah perilaku fisik atau lisan yang disengaja dengan maksud untuk menyakiti atau merugikan orang lain Myers (dalam Sarwono, 2002). Agresi apabila dikaitkan dengan perilaku dalam mengemudi maka disebut dengan *aggressive driving* Grey, Triggs & Haworth (1989) mendefinisikan *aggressive driving* dalam dua hal: pertama *aggressive driving* termasuk apa yang biasanya diklasifikasikan sebagai perilaku ekstrim, dan tindakan pembunuhan, sengaja bunuh diri dan serangan berbahaya (fisik atau psikologis). Definisi kedua mencakup konsep mengambil risiko. Perilaku mengemudi yang agresif dalam penampilan, tetapi tidak selalu bermaksud untuk menyebabkan kerugian, walaupun selanjutnya dapat menempatkan pengguna jalan lain berisiko.

Hauber (dalam Tasca, 2000) mendefinisikan agresi di jalan sebagai sesuatu yang benar-benar terjadi atau perilaku dimana pelaku bermaksud untuk melukai secara fisik dan psikologis kepada korban berdasarkan atas pengalaman korban. Definisi tersebut menyatakan bahwa pelaku harus memiliki harapan bahwa perilaku mereka akan menyebabkan korban memiliki pengalaman terluka secara fisik atau psikologis. Mizell (1997) *aggressive driving* didefinisikan sebagai sebuah insiden di mana seorang pengendara mobil marah atau tidak sabar dan

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

melukai pengendara lain, penumpang dan pejalan kaki sebagai respons terhadap sengketa atau keluhan lalu lintas.

Perilaku berkendara agresif (*Aggressive Driving Behavior*) menurut James dan Nahl (2000) adalah perilaku berkendara yang dipengaruhi oleh emosi yang mengganggu yang menghasilkan perilaku yang berakibat meningkatkan resiko terhadap orang lain. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) mengartikan *aggressive driving* sebagai suatu pengoperasian kendaraan bermotor dengan cara yang dapat membahayakan dirinya sendiri atau mungkin membahayakan seseorang, atau properti. Pengemudi bersikap tidak sabaran dan kurang peduli sehingga memancing emosi pengguna jalan di sekitarnya. Karakter agresif dapat dideteksi dari gaya mengemudi dan gerakan laju kendaraan bermotor atau mobilnya. *Aggressive driving* dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal meliputi faktor kepribadian individu berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, dan sifat faktor fisiologis, otak individu tidak dapat lagi memproduksi sejumlah *endorgin* yang memberikan perasaan nyaman. Faktor eksternal meliputi faktor keluarga, lingkungan teman sebaya (Tasca, 2000). Lebih lanjut, Tasca (2000), mengemukakan beberapa tingkah laku yang dapat dikategorikan sebagai mengemudi agresif, antara lain:

- a. Membuntuti terlalu dekat
- b. Keluar-masuk jalur
- c. Menyalip dengan kasar
- d. Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

- e. Menyalip dari bahu jalan
- f. Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda
- g. Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip
- h. Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur
- i. Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur
- j. Melewati (melanggar) lampu merah
- k. Melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya

Perilaku *aggressive driving* ini sangat sering dijumpai pada jalan-jalan raya.

Aggressive driving sendiri dapat di bagi menjadi 2, yaitu secara langsung dapat membahayakan ataupun secara tidak langsung membahayakan, akan tetapi cenderung mengintimidasi, membuat marah, atau memprovokasi pengemudi lainnya. Perilaku-perilaku mengemudi yang termasuk kedalam *aggressive driving* secara langsung adalah :

- a. Mengambil jarak terlalu dekat dengan pengemudi lain, atau di depannya.
- b. Menyalip kendaraan lain dengan cara meliuk-liuk ke-kanan dan ke-kiri.
- c. Melewati jalan yang tidak boleh untuk dilalui.
- d. Menyalip kendaraan terlalu dekat didepan kendaraan yang dilewati.
- e. Melewati bahu jalan.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

- f. Melewati jalur yang berlawanan arah.
- g. Mencegah pengendara lain untuk mendahului
- h. Tidak mau mengalah dengan pengendara lain
- i. Berkendara dengan kecepatan yang tidak sesuai dengan peraturan yang ditetapkan.
- j. Menerobos lampu merah.

Sedangkan perilaku-perilaku *aggressive driving* yang secara tidak langsung adalah:

- a. Mengedipkan lampu
- b. Membunyikan klakson dengan intensitas yang cepat
- c. Memelototi pengendara lain dengan menunjukkan ketidaksetujuan.
- d. Berteriak kepada pengendara lain
- e. Memberikan isyarat menantang

Menurut Tasca (2000) *aggressive driving* yaitu apabila pengemudi dengan sengaja, ingin meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan suatu cara yang dilakukan untuk menghemat waktu. Hal ini sesuai dengan pernyataan Tasca (2000) bahwa *aggressive driving* cenderung meningkatkan risiko tabrakan. Selain itu dapat pula dikatakan bahwa *aggressive driving* merupakan perilaku yang beresiko.

2. Teori Agresi

Menurut Sarwono (2002), teori agresi terbagi dalam beberapa kelompok, yaitu:

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

a. Teori Biologi

Teori biologi ini menjelaskan perilaku agresi, baik dari proses faal maupun teori genetika (ilmu keturunan). Gen penting dalam memahami dasar biologis agresi (Lewis, 2007). Hormon adalah faktor biologis lainnya yang memainkan peran dalam agresi (Dorn, *et al*, 2006). Menurut tim *American Psychological Association* (1993), kenakalan remaja lebih banyak terdapat pada remaja pria, karena jumlah testosteron meningkat sejak usia 25 tahun. Produksi testosteron yang lebih besar ditemukan pada remaja dan dewasa yang nakal, terlibat kejahatan, peminum, dan penyalah guna obat dibanding pada remaja dan dewasa biasa.

b. Teori Lingkungan

Perilaku agresi merupakan reaksi terhadap peristiwa atau stimulus yang terjadi di lingkungan. John Dollard, (1939) mengungkapkan bahwa agresi dipicu oleh frustrasi. Frustrasi artinya adalah hambatan terhadap pencapaian suatu tujuan. Berdasarkan teori tersebut, agresi merupakan pelampiasan dari perasaan frustrasi. Selanjutnya Bandura (1973) beranggapan bahwa perilaku agresif merupakan sesuatu yang dipelajari dan bukannya perilaku yang dibawa individu sejak lahir. Perilaku agresif ini dipelajari dari lingkungan sosial seperti interaksi dengan keluarga, interaksi dengan rekan sebaya dan media massa melalui modeling.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

c. Teori Kognitif

Teori kognitif ini memusatkan proses yang terjadi pada kesadaran. Perbedaan individu dalam berperilaku agresi dikarenakan perbedaan dalam pemrosesan informasi sosial (Susantyo, 2011). Menurut Goldstein (dalam Payne, 2005) beranggapan bahwa tingkah laku manusia digerakkan oleh pikiran, bukan pada sekedar dorongan-dorongan yang tidak disadarinya, yang ada pada dirinya.

3. Faktor Penyebab Perilaku *Aggressive Driving*

Berikut ini faktor-faktor penyebab *aggressive driving*, yaitu:

a. Usia dan Jenis Kelamin

Kebanyakan *aggressive driving* melibatkan pengemudi laki-laki usia 17-35 tahun lebih tinggi dibandingkan pengemudi perempuan dengan rentang usia yang sama Rhodes dan Pivik, (2011). Pengemudi laki-laki cenderung meremehkan resiko yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas. Menurut mereka aturan lalu lintas adalah sesuatu yang menjengkelkan dan berlebihan. Sedangkan pengemudi perempuan cenderung memandang peraturan lalu lintas sebagai sesuatu yang penting, jelas dan masuk akal serta memiliki tanggung jawab untuk mematuhi Tasca (2000).

b. Anonimitas

Anonimitas biasanya mengacu pada seseorang, yang sering berarti bahwa identitas pribadi, informasi identitas pribadi orang tersebut tidak diketahui. Anonimitas menurut Tasca (2000) lebih pada suatu

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

kondisi mengemudi yang memungkinkan seseorang tidak diketahui identitasnya.

c. Faktor Sosial

Aggressive driving merupakan pengaruh dari norma, *reward*, *punishment* dan model yang ada di masyarakat. Banyaknya kasus *aggressive driving* yang tidak mendapatkan hukuman dapat membentuk persepsi bahwa perilaku seperti ini normal dan diterima Tasca (2000).

d. Kepribadian

Individu memiliki ciri yang menentukan mereka untuk berperilaku secara teratur dan terus menerus dalam berbagai situasi. Sifat-sifat ini dikatakan membentuk kepribadian mereka. Faktor pribadi yang telah diidentifikasi sebagai berhubungan dengan kecelakaan kendaraan umumnya termasuk agresi tingkat tinggi dan permusuhan, daya saing, kurang kepedulian terhadap orang lain, sikap mengemudi yang tidak baik, mengemudi untuk pelepasan emosional, impulsif dan mengambil resiko Tasca (2000).

e. Gaya Hidup

Gaya hidup merupakan salah satu faktor penyebab perilaku *aggressive driving*. Gaya hidup seperti minum minuman keras, menggunakan obat-obatan terlarang, merokok dan kelelahan karena bersosialisasi hingga larut malam, semua gaya hidup tersebut menyerap pada aspek kehidupan mereka, termasuk saat berkendara Tasca (2000).

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

f. Tingkah Laku Pengemudi

Tingkah laku pengemudi dapat menjadi salah satu faktor penyebab *aggressive driving*. Seseorang yang merasa dirinya memiliki keterampilan yang tinggi dalam menangani sebuah kendaraan lebih memungkinkan untuk mengalami kemarahan dalam situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya Tasca (2000).

g. Faktor Lingkungan

Menurut Tasca (2000) terdapat hubungan yang kuat antara kondisi lingkungan dan manifestasi pengemudi agresif. Pengemudi yang terbiasa dengan kemacetan lebih jarang merasakan emosi marah saat mengemudi. Namun kemacetan yang tidak diperkirakan dapat menimbulkan emosi marah pada pengemudi yang kemudian dapat meningkatkan kecenderungan pengemudi untuk melakukan *aggressive driving*.

4. Bentuk- Bentuk *Aggressive Driving*

James dan Nahl (2000) mengungkapkan bentuk – bentuk perilaku *aggressive driving* sebagai berikut :

- a. *Making obscene gestures* atau membuat isyarat yang tidak sopan yang ditunjukkan kepada pengendara lain seperti memelototi pengendara lain, meludah, atau memaki dengan menunjukan rasa kekesalan.
- b. *Passing on the shoulders* atau mengemudi terlalu rapat ke bahu jalan seperti saat hendak mendahului kendaraan yang berada di depan

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

pengemudi, mengambil jalan pintas dengan cara memotong melewati bahu jalan.

- c. *Failing to yield to merging traffic* atau kurangnya rasa mengalah dari pengemudi untuk mengantri pada saat keadaan jalan sedang macet.
- d. *Pulling into a parking space and making other wait for you* atau merenggut masuk ke sebuah jarak parkir sehingga membuat orang lain menunggu.
- e. *Flashing high beams at other driver* atau mengedipkan lampu jauh pada pengendara lain. Seperti di jalan raya seorang pengemudi dengan sengaja mengedipkan lampu jarak jauhnya pada pengemudi lain agar dapat melaju kencang tanpa ada hambatan dari pengendara lain.
- f. *Waiting until the last minute to merge (not waiting in line)* atau menunggu lampu merah pada menit terakhir atau menunggu lampu merah tidak pada garis.
- g. *Speeding up to yellow light* atau mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala. Seperti ketika lampu kuning mulai menyala pengendara sengaja melajukan kendaraan nya dengan kecepatan tinggi agar tidak terjebak lampu merah.
- h. *Changing lane without signaling* atau mengganti jalur tanpa memberikan tanda kepada kendaraan lain.
- i. *Bloking the lane* atau menghalangi jalan orang lain. Seperti pengemudi dengan sengaja menghalang-halangi jalan pengemudi lain saat di jalan raya dengan maksud tidak terima di dahului.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

- j. *Honking the horn* membunyikan klakson. Seperti dengan sengaja membunyikan dengan klakson kepada pengemudi lain dengan maksud menunjukkan kekesalan di jalan pada pengemudi lain.
- k. *Going over speed limit* atau mengemudi diatas batas kecepatan. Seperti pengemudi yang ugal ugalan di jalan raya dan balab liar di jalan raya yang berpotensi membahayakan diri sendiri dan pengguna jalan lain.
- l. *Driving too slowly (driving below the speed limit)* atau mengemudi terlalu lambat di bawah batas kecepatan. Seperti melaju pada kecepatan rendah, dimana kendaraan lain berjalan pada kecepatan tinggi itu sangat membahayakan diri sendiri dan pengendara lain.
- m. *Tailgating* atau mengemudi dengan jarak yang sangat dekat dengan orang di depan agar pengemudi di depan melaju lebih cepat. Seperti pengemudi yang sengaja membuntuti pengendara lain dari belakang yang bertujuan agar pengendara yang berada tepat didepan nya dapat melajukan kendaraan nya lebih cepat .

B. Persepsi Risiko Kecelakaan

1. Pengertian Persepsi Risiko Kecelakaan

Persepsi adalah suatu proses yang didahului oleh penginderaan. Penginderaan adalah suatu proses diterimanya stimulus oleh individu melalui alat penerima yaitu alat indera. Kemudian stimulus tersebut diteruskan oleh syaraf otak ke berbagai pusat susunan syaraf, dan proses selanjutnya merupakan proses

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

persepsi. Stimulus yang mengenai individu itu kemudian diorganisasikan, diinterpretasikan, sehingga individu menyadari tentang apa yang diindranya tersebut menjadi sesuatu yang berarti Walgito (2002).

Persepsi risiko yang dimaksud dalam penelitian ini adalah persepsi risiko untuk perilaku yang mengakibatkan insiden dan kecelakaan untuk pengemudi, yaitu pengemudi motor usia remaja. Berikut ini beberapa definisi persepsi risiko. Menurut Sjöberg, Moen & Rundmo (2004) persepsi risiko adalah penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya. Untuk memahami risiko mencakup evaluasi probabilitas serta konsekuensi dari hasil negatif. Sedangkan menurut Brown and Groeger (1988) dalam Ferguson (2003) persepsi risiko tidak hanya meliputi pemeriksaan potensi bahaya di lingkungan lalu lintas tetapi juga pemeriksaan kemampuan pengemudi dan kendaraan untuk mencegah potensi bahaya dari tabrakan yang sesungguhnya.

Deery (1999) menyebutkan bahwa pengalaman subjektif pengemudi akan mempengaruhi tingkat risiko kecelakaan yang dipersepsikan. Persepsi risiko merupakan pemahaman individu berdasarkan pengalamannya dan konsekuensi keputusan yang diambil berkaitan dengan risiko yang ditimbulkan dari kecelakaan lalu lintas yang pernah dialami individu.

Persepsi risiko adalah model teoritis yang sudah umum diterapkan pada pembuatan keputusan tentang perilaku berisiko. Persepsi risiko adalah prediktor signifikan dari perilaku mengemudi yang menyebabkan kecelakaan Cheng, Liu, dan Tulliani, (2015). Schiffman dan Kanuk (dalam Kusumadi 2012)

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

menambahkan persepsi risiko adalah proses menilai konsekuensi dari alternatif perilaku mengemudi berisiko. Oleh sebab itu, persepsi risiko menjadi awal permulaan terjadinya perilaku mengemudi yang berisiko Machin dan Sankey, (2008). Persepsi dapat dikatakan sebagai usaha awal individu untuk melakukan sesuatu. Individu akan berperilaku aman selama berkendara jika memiliki persepsi yang baik. Begitupun sebaliknya, perilaku responden saat berkendara kurang aman apabila responden miliki persepsi kurang baik tentang risiko keselamatan berkendara, (Handayani, 2016).

Berdasarkan definisi-definisi persepsi risiko di atas, maka penulis menyimpulkan bahwa persepsi risiko kecelakaan adalah penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan kemampuan untuk mengidentifikasi faktor risiko yang menyebabkan kecelakaan. Termasuk kemampuan untuk mengatasi risiko yang mungkin akan terjadi serta seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya.

2. Aspek-Aspek Persepsi

Rundmo dan Iversen (2004) menyebutkan bahwa dalam proses pengukuran tingkat persepsi risiko ada dua aspek yang harus diperhatikan yaitu aspek kognitif dan aspek afektif (dalam Machin dan Sankey, 2008). Selain itu menurut Walgito (1991) ada satu aspek lagi yang harus diperhatikan yakni konatif (psikomotor).

a. Aspek kognitif

Aspek kognitif adalah persepsi rasional (kognitif) yang terdiri dari penilaian kemungkinan dan keyakinan tentang adanya risiko (Rundmo & Iversen, 2004). Perilaku aktual yang dapat menggambarkan

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

komponen kognitif persepsi risiko adalah berpikir bahwa kemungkinan kecelakaan dapat menimpa dirinya dan orang yang lain serta keyakinan bahwa risiko kecelakaan ada dalam pekerjaannya.

Komponen kognitif yang mempengaruhi perilaku mengemudi dapat diukur dari Rundmo dan Inversen (dalam Machin & Sankey, 2008):

a) *likelihood of accident* atau kecenderungan berakibat kecelakaan. Meliputi kemungkinan terjadinya kecelakaan.

b) *driving efficacy* atau keyakinan terhadap kemampuan mengemudi. Meliputi kepercayaan untuk mengemudi dalam situasi berisiko.

c) *aversion to risk taking* atau kecenderungan untuk mengambil risiko. Meliputi persepsi terhadap bahaya dari tindakan-tindakan tertentu ketika mengemudi.

b. Aspek afektif

Komponen afektif adalah kekhawatiran dan reaksi emosional seseorang ketika berpikir tentang situasi berisiko (Rundmo & Iversen, 2004). Perilaku aktual yang dapat menggambarkan komponen afektif persepsi risiko adalah kekhawatiran tentang risiko yang dapat terjadi pada dirinya dan orang yang lain.

Indikator dari komponen afeksi dapat diukur Rundmo dan Inversen (dalam Machin & Sankey, 2008):

a) *Worry* atau kekhawatiran terhadap risiko dan cedera didalam suasana lalu lintas.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

b) *concern* atau kepedulian terhadap risiko dan cedera didalam suasana lalu lintas.

c. Aspek konatif (Psikomotor)

Aspek ini menyangkut sikap, perilaku atau aktivitas individu sesuai dengan persepsinya terhadap suatu objek atau keadaan tertentu (Walgito, 1991). Aspek konatif menunjukkan bagaimana perilaku dan kecenderungan berperilaku yang ada dalam diri individu berkaitan dengan objek sikap yang dihadapi (Sjoberg, Moen, Rundmo, 2004).

Rhodes dan Pivik (2011) mengungkapkan bentuk perilaku berisiko sebagai berikut :

- a. Berpindah lajur-lajur (sering berpindah jalur untuk mengganggu mobil lain)
- b. Mengebut (mengemudi lebih cepat dari kecepatan batas meskipun rasanya tidak aman)
- c. Melaju cepat di tikungan (mengemudi dengan kecepatan lebih dari 30-40 km/jam di tikungan tajam)
- d. Mengemudi saat mengantuk/lelah (berkendara dalam kondisi fisik pengemudi merasa kelelahan hingga mengantuk)
- e. Mengemudi setelah mengonsumsi minuman beralkohol (mengemudi kendaraan di bawah pengaruh dari alkohol atau setelah mengonsumsi minuman keras)

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

- f. Terdistruksi oleh aktivitas lain (melakukan hal-hal yang dapat mengalihkan perhatian saat mengemudi)
- g. Terdistruksi oleh penumpang (penumpang melakukan hal-hal yang dapat mengalihkan perhatian saat mengemudi)
- h. Menerobos lampu merah (mengemudi melalui lampu merah)
- i. Berhenti mendadak (pengereman keras untuk berhenti tepat waktu)
- j. Beradu kecepatan (balapan dengan mobil lain)
- k. Mendahului ketika menikung (berkendara dengan mendahului kendaraan lain saat menikung)
- l. Melawan arah (mengendarai sepeda motor pada sisi jalur yang salah)
- m. Belok tanpa lampu sein (tidak menghidupkan lampu sein yang berfungsi sebagai indikator ketika akan berbelok)
- n. Tidak mengurangi kecepatan saat belok (berkendara tanpa mengurangi kecepatan saat akan berbelok)
- o. Tidak menggunakan pengaman (mengemudi kendaraan yang tidak menggunakan peralatan penunjang keselamatan selama mengemudi)

3. Faktor-Faktor Persepsi Risiko

Menurut Robbins (2006), ada tiga faktor yang mempengaruhi persepsi seseorang yaitu faktor yang terletak dalam diri si pengarti, faktor dalam diri objek atau target yang diartikan, atau dalam konteks situasi dimana persepsi telah dibuat. Persepsi risiko dipengaruhi banyak faktor, antara lain pengetahuan, nilai

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

dan kepentingan (*value and interest*), keyakinan (*belief*), serta motivasi yang personal. Oleh karena itu, persepsi risiko diyakini lebih bersifat subjektif, yaitu bergantung pada siapa yang menilainya (Sulistianigsih, 2014).

Ada orang yang sangat peduli terhadap risiko sebaliknya ada yang kurang peduli. Hal ini disebabkan karena perbedaan persepsi seseorang terhadap risiko yang dipengaruhi berbagai faktor seperti latar belakang sosial, budaya, pengalaman dan pengetahuan. Pada saat persepsi seseorang mengenai risiko berada di puncak, angka kecelakaan, kegagalan atau penyimpangan akan turun. Sebaliknya disaat persepsi risiko menurun, maka kewaspadaan juga akan menurun sehingga peluang terjadinya kecelakaan atau kegagalan akan meningkat (Sulistianigsih, 2014).

C. Kecelakaan Lalu Lintas

1. Definisi Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda (Saputra, 2017). Sementara dalam pasal 93 Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 ayat 1 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, kecelakaan lalu lintas dapat diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan raya yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Korban kecelakaan lalu lintas dapat berupa korban mati, luka berat dan luka ringan dan

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

diperhitungkan paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan terjadi. Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya (korban) (WHO, 2017)

Dari beberapa definisi tentang kecelakaan lalu lintas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang tidak disangka-sangka dan tidak diinginkan yang disebabkan oleh kendaraan bermotor, terjadi di jalan raya atau tempat terbuka yang dijadikan sebagai sarana lalu lintas serta menyebabkan kerusakan, luka-luka, kematian manusia dan kerugian harta benda.

2. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Jalan

Berdasarkan data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) (2016), secara umum dapat dikatakan bahwa suatu kejadian kecelakaan khususnya lalu lintas jalan terjadi akibat dari kumulatif beberapa faktor penyebab kecelakaan. Penyebab tersebut antara lain yaitu faktor manusia/ SDM (Sumber Daya Manusia), faktor sarana, faktor prasarana dan faktor lingkungan. Selain itu juga ada faktor khusus yang secara tidak langsung dapat berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan. Kecelakaan dapat timbul jika salah satu dari unsur tersebut tidak berperan sebagaimana mestinya.

a. Faktor Manusia atau Sumber Daya Manusia.

Faktor manusia adalah merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan lalu lintas jalan, karena manusia sebagai pemakai jalan adalah unsur utama terjadinya pergerakan lalu lintas. Faktor Manusia

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

atau Sumber Daya Manusia yang mempengaruhi kecelakaan di jalan raya ini dapat diidentifikasi dikarenakan dari hal-hal sebagai berikut:

- a) Kurangnya kompetensi petugas dilapangan
- b) Rendahnya disiplin pengemudi dalam berlalu lintas
- c) Kurangnya pelatihan bagi pengemudi oleh pemilik kendaraan
- d) Kurangnya ketegasan petugas di lapangan terhadap pengemudi yang melakukan pelanggaran
- e) Kurangnya perhatian terhadap jam kerja bagi para pengemudi (PO. Bus, angkutan kota)

b. Sarana

Sarana transportasi sebagai alat utama untuk memindahkan barang dan manusia dalam hal ini adalah kendaraan. Menurut pasal 1 dari Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi sebagai peraturan pelaksana dari Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu. Kendaraan bermotor dapat dikelompokkan dalam beberapa jenis, yaitu: sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus. Kendaraan bermotor sebagai hasil produksi pabrik telah dirancang dengan nilai faktor keamanan untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya, namun kendaraan akan rentan terhadap pemicu kejadian kecelakaan manakala prosedur penyiapan/

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

pemeliharaan sebagaimana ketentuan tidak diikuti. Penyimpangan prosedur itu meliputi hal-hal sebagai berikut:

- a) Kurangnya perawatan teknis kendaraan oleh pengemudi dan pemilik kendaraan;
- b) Kondisi teknik kendaraan yang tidak laik jalan;
- c) Kurangnya fasilitas keselamatan dalam kendaraan;
- d) Kurangnya pengawasan mengenai kelaikan kendaraan dan ijin beroperasi di lapangan;
- e) Belum adanya standardisasi untuk *spare part* kendaraan oleh regulator;
- f) Penggunaan kendaraan yang tidak sesuai dengan ketentuan (kendaraan dimuati secara berlebihan)

c. Faktor Prasarana

Prasarana sebagai faktor pendukung terselenggaranya transportasi jalan raya seharusnya dibangun dan dipelihara sehingga dapat memenuhi standar keamanan. Beberapa temuan kondisi prasarana transportasi yang memicu timbulnya kecelakaan adalah:

- a) Daerah rawan kecelakaan belum ditangani dengan baik oleh regulator;
- b) Kontruksi dan geometrik jalan yang kurang sempurna;
- c) Buruknya kondisi jembatan;
- d) Akses yang tidak dikontrol atau dikendalikan;

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

e) Kurangnya rambu-rambu lalu lintas, alat penerangan jalan, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas, serta alat pengendali dan pengaman bagi pengguna jalan

d. Faktor Lingkungan

Hal-hal yang perlu diwaspadai dalam upaya meminimalisasi kemungkinan kecelakaan jalan antara lain adalah:

- a) Geometri jalan yang berupa ruas jalan yang menikung, menaik dan menurun;
- b) Kondisi medan yang terdapat banyak pepohonan dan atau kondisi cuaca berkabut yang akan mengurangi atau mengganggu pandangan pengemudi;
- c) Lalu lintas campuran antara kendaraan cepat dengan kendaraan lambat.

e. Faktor Penyebab Khusus

Faktor Penyebab Khusus kecelakaan lalu lintas Jalan adalah adanya regulasi/ kebijakan yang tidak tepat. Antara lain, pemberian toleransi kelebihan muatan yang dikaitkan dengan retribusi (sebagai contoh: denda Rupiah/kilogram kelebihan muatan).

3. Jenis dan Dampak Kecelakaan Lalu Lintas

Jenis kecelakaan menurut jumlah kendaraan yang terlibat digolongkan menjadi (Kartika, 2009):

- a. Kecelakaan tunggal, yaitu kecelakaan yang hanya melibatkan satu kendaraan bermotor dan tidak melibatkan pemakai jalan lain, contohnya

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

seperti menabrak pohon, kendaraan tergelincir, dan terguling akibat ban pecah.

b. Kecelakaan ganda, yaitu kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu kendaraan atau kendaraan dengan pejalan kaki yang mengalami kecelakaan di waktu dan tempat yang bersamaan.

Dampak yang ditimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas dapat menimpa sekaligus atau hanya beberapa diantaranya. Berikut beberapa kondisi yang digunakan untuk mengklasifikasikan korban kecelakaan lalu lintas, yaitu :

a. Meninggal dunia, adalah korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.

b. Luka berat, adalah korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita acat tetap atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan sebagai cacat tetap jika sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selamalamanya.

c. Luka ringan, adalah korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap atau yang harus dirawat inap di rumah sakit dari 30 hari (PP RI No. 43 Tahun 1993).

4. Mahasiswa

Mahasiswa adalah sebutan bagi orang yang sedang menempuh pendidikan tinggi di sebuah perguruan tinggi yang terdiri atas sekolah tinggi akademi dan

yang paling umum adalah universitas (<https://id.wikipedia.org/wiki/Mahasiswa> diakses 17 Februari 2019). Suryabrata (1993) mengatakan bahwa mahasiswa sebagai seorang individu yang duduk pada suatu akademi atau perguruan tinggi. Menurut Pramadi mahasiswa adalah individu yang telah menjadi bagian dan masuk dalam lingkungan kampus. (dalam kurniawan, 2016).

5. Sepeda Motor

Sepeda motor adalah kendaraan bermotor roda dua atau tiga, tanpa rumah-rumah, baik dengan atau tanpa kereta samping (PP No.44 tahun 1993). Beberapa kelemahan penggunaan sepeda motor meliputi :

- a. Kestabilan gerakan, sepeda motor hanya ditopang oleh dua roda sehingga keseimbangan gerakan tergantung pada kemampuan pengemudi dalam mengendalikan kendaraan. Kalau dalam mengemudi kurang hati-hati maka sangat mudah tergelincir ataupun menabrak.
- b. Kemampuan sepeda motor untuk bergerak dengan kecepatan tinggi dapat menyebabkan terjadinya dampak yang besar jika sepeda motor mengalami benturan.
- c. Sepeda motor tidak dirancang untuk melindungi penggunanya (*unprotected rider*), sehingga pengemudi sepeda motor harus melengkapi dirinya dengan pengaman yang lengkap seperti helm, jaket pelindung, sepatu yang kuat dan sebagainya.

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

D. Kerangka Berfikir

Perilaku *aggressive driving* merupakan perilaku berkendara yang tidak aman sebab dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan (Tasca, 2000). Jams dan Nahl, (2000) menambahkan bahwa perilaku *aggressive driving* berbahaya karena memaksakan tingkat resiko seseorang pada orang lain, serta mengasumsikan bahwa orang lain mampu menangani tingkat risiko yang sama. Perilaku *aggressive driving* ini banyak dilakukan oleh pengemudi usia remaja (Utami, 2010). Hal ini disebabkan karena pengendara usia muda merasa memiliki kemampuan lebih dalam berkendara dibandingkan dengan pengendara yang lebih tua (DeJoy, 1989). Serta merasa lebih terampil dan sedikit kemungkinan mengalami kecelakaan pada saat berkendara (White, Cunningham, Titchener, 2011).

Pengemudi usia muda cenderung meremehkan risiko dan menganggap situasi risiko relatif rendah dibandingkan dengan keadaan sebenarnya (Cheng, Liu, Tulliani, 2015). Persepsi risiko yang rendah berpotensi akan meningkatkan potensi timbulnya kecelakaan lalu lintas (Agung, 2014). Hal ini diperkuat dengan pendapat Winurini, (2012) bahwa pengendara yang berperilaku agresif saat berkendara merupakan pengendara yang cenderung memiliki persepsi risiko yang rendah.

Perilaku mengemudi agresif atau *aggressive driving* dipengaruhi oleh tiga domain yakni, afektif, kognitif, dan sensorimotor. Domain kognitif meliputi pemahaman pemikiran, strategi, penilaian dan segala sesuatu yang berkaitan dengan pengambilan keputusan (Jams dan Nahl, 2000). Pengambilan keputusan

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

State Islamic University of Sultan Syarif Kasim Riau

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

ini dipengaruhi oleh faktor individual yakni persepsi risiko pengemudi (Ullerberg dan Rundmo, 2003). Menurut Ferguson (2003), pengambilan risiko pada pengemudi usia muda memiliki tingkat persepsi risiko yang berbeda terhadap kecelakaan. Hal ini yang sering mengakibatkan pengemudi melakukan kesalahan persepsi. Persepsi adalah proses kognitif yang dipergunakan seseorang untuk menafsirkan dan memahami dunia sekitar, persepsi dapat mempengaruhi perilaku dan pembentukan sikap (Utari, 2009).

Perilaku *aggressive driving* merupakan kebiasaan budaya yang diperoleh dari kebiasaan yang dipelajari dan diturunkan dari satu generasi ke generasi berikutnya (James dan Nahl, 2000). Perilaku *aggressive driving* terus meningkat karena kebiasaan yang dipelajari dan diperkuat oleh media. Lebih lanjut James dan Nahl, (2000) menambahkan perilaku *aggressive driving* didapatkan dari contoh lingkungan sosial yaitu dari para pengemudi yang ada di sekitarnya. Contoh atau model *aggressive driving* dari lingkungan sosial dijadikan objek yang dipersepsi dengan menilai perilaku tersebut dan memperhatikan konsekuensi yang akan terjadi. Model ini mengubah sikap tentang apa yang berbahaya, dan menyebabkan seseorang menjadi pengemudi agresif yang meningkatkan risiko bagi semua orang (Jamens dan Nahl, 2000). Dari sinilah persepsi risiko kecelakaan terbentuk yang kemudian menghasilkan perilaku berkendara agresif.

Sun, (2008) menjelaskan bahwa keberadaan persepsi terhadap risiko pada pengendara muda erat dengan ketidak matangan didalam melakukan penilaian terhadap kondisi yang berisiko. Para pengendara muda dalam hal ini memiliki kecenderungan tidak memiliki kemampuan di dalam mempersepsikan suatu

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

kondisi yang berisiko yang mana dalam hal ini erat kaitannya dengan ketidakmatangan pengalaman dalam berkendara maupun dorongan dalam diri untuk cenderung mengambil keputusan yang berisiko (misal: kecepatan tinggi, mengambil jarak pendek, melanggar peraturan, menyalip kendaraan berisiko) tanpa memperhatikan konsekuensi yang akan ditanggungnya (Chris, 2016).

Aggressive driving disebabkan oleh faktor sosial (Tesca, 2000). Faktor sosial yang dimaksud disini adalah norma, *reward*, *punishment* dan model yang ada di masyarakat. Banyak kasus *aggressive driving* yang tidak mendapatkan hukuman dapat membentuk persepsi bahwa perilaku seperti ini normal dan dapat diterima. Sehingga hal ini yang menyebabkan pengemudi melakukan kesalahan persepsi. Pengemudi cenderung meremehkan risiko dan menganggap situasi risiko relatif rendah dibandingkan dengan keadaan sebenarnya Cheng, Liu, Tulliani, (2015). Selain itu Machin & Sankey, (2008) juga menyebutkan bahwa persepsi risiko merupakan faktor individual yang secara langsung mempengaruhi perilaku. Dalam hal ini adalah perilaku mengemudi agresif. Jadi dapat dikatakan bahwa seseorang berperilaku mengemudi agresif dipengaruhi oleh persepsi risikonya.

Beberapa penelitian menunjukkan bahwa kejadian kecelakaan lalu lintas merupakan akibat dari perilaku agresif saat berkendara dan juga rendahnya persepsi risiko pengemudi. Hal ini sejalan dengan penelitian Sulistianingsi, (2014) bahwa pengendara yang berperilaku agresif saat berkendara merupakan pengendara yang cenderung memiliki persepsi risiko yang rendah. Selain itu Zimbardo, Keough, dan Boyd, (1997) juga menyatakan bahwa perilaku pengendara berisiko yang berdampak timbulnya kecelakaan adalah karena rendahnya

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

persepsi risiko. Orang yang memiliki persepsi risiko rendah cenderung berkendara penuh risiko, seperti berkendara melebihi kecepatan, memotong kendaraan di depan. Hal tersebut tentunya akan memiliki potensi timbulnya kecelakaan lalu lintas Agung, (2014).

Sjoberg, Moen, & Rundmo (2004) Mengemukakan bahwa persepsi risiko adalah penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya. Persepsi risiko adalah proses menilai konsekuensi dari alternatif perilaku mengemudi berisiko (Schiffman & Kanuk dalam Kusumadi, 2012). Deery (1999) menabahkan bahwa proses persepsi risiko merupakan hasil dari sejumlah faktor yang mempengaruhi bagaimana pengemudi mengukur risiko yang muncul dengan tepat dan mengukur kemampuan individu mengatasi risiko tersebut. Pengalaman individu, kondisi lingkungan, dan juga kepribadian pengemudi dapat mempengaruhi bagaimana pengemudi dalam menilai risiko yang kemudian akan mempengaruhi kecenderungannya untuk melakukan perilaku berisiko. Persepsi risiko juga menjadi faktor individual yang secara langsung mempengaruhi perilaku mengemudi pada pengemudi sepeda motor (Machin dan Sankey, 2008)

Ma, Yan, dan Abdel-Aty, (2009) mengatakan persepsi risiko adalah salah satu faktor yang memiliki kaitan erat dengan perilaku mengemudi dalam hal ini adalah perilaku *aggressive driving*. Persepsi dapat dikatakan sebagai usaha awal individu untuk melakukan sesuatu. Individu akan berperilaku aman selama berkendara jika memiliki persepsi yang baik. Begitupun sebaliknya, perilaku responden saat berkendara kurang aman apabila responden miliki persepsi kurang

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

baik tentang risiko berkendara, (Handayani, Putri, 2016). Hal ini berarti individu yang memiliki persepsi risiko yang tinggi terhadap suatu perilaku akan berkemungkinan rendah untuk memunculkan perilaku tersebut, sehingga suatu perilaku yang dianggap memiliki risiko tinggi akan cenderung untuk dihindari. Sementara itu, perilaku yang dipersepsi memiliki risiko rendah, akan cenderung terdorong untuk muncul.

Schmidt (2004) menjelaskan bahwa persepsi risiko seseorang akan sangat mempengaruhi tindakannya. Persepsi seseorang dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal yang kemudian membentuk persepsi seseorang. Kemudian persepsi tersebut secara langsung akan mempengaruhi pengambilan keputusan seseorang, dalam hal ini keputusan yang diambil adalah berperilaku aman atau tidak selama berkendara. Dalam proses pembentukan persepsi, informasi yang diterima akan membentuk persepsi mereka tentang sesuatu. Setelah terbentuk persepsi, seseorang akan menginterpretasikan persepsinya dalam bentuk tindakan. Oleh karena itu sudah seharusnya persepsi berbanding lurus dengan tindakan seseorang (Handayani, Putri, 2015).

Peneliti menduga persepsi risiko kecelakaan hubungannya dengan *aggressive driving* adalah bentuk penilaian seseorang terhadap risiko kecelakaan yang dipersepsikan oleh seorang pengendara (Sulistianingsih, 2014). Bila individu mempersepsikan *aggressive driving* sebagai perilaku mengemudi yang memiliki risiko kecelakaan yang tinggi karena memiliki konsekuensi negatif yaitu dapat mengakibatkan kecelakaan, maka persepsi risiko kecelakaan yang dimiliki individu tersebut tinggi, sehingga perilaku *aggressive driving* yang dihasilkan

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

cenderung rendah. Sedangkan bila individu mempersepsikan *aggressive driving* sebagai perilaku mengemudi yang memiliki risiko kecelakaan yang rendah karena tidak memiliki konsekuensi negatif yaitu tidak menyebabkan kecelakaan, maka persepsi risiko kecelakaan yang dimiliki individu tersebut rendah, sehingga perilaku *aggressive driving* yang dihasilkan cenderung tinggi (Sulistianingsih, 2014). Sehingga kesalahan persepsi sangat mungkin dilakukan oleh pengendara dan berakibat terjadinya kecelakaan. Jadi dapat dikatakan jika pengendara memiliki persepsi risiko kecelakaan yang rendah maka perilaku *aggressive driving*nya tinggi sebaliknya jika pengendara memiliki persepsi risiko kecelakaan yang tinggi maka perilaku *aggressive driving*nya rendah.

E. Hipotesis Penelitian

Berdasarkan uraian tersebut di atas, maka hipotesis yang disusun dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: Ada hubungan negatif antara persepsi risiko kecelakaan dengan perilaku *aggressive driving*. Dimana semakin tinggi persepsi risiko kecelakaan seseorang maka semakin rendah kemungkinan seseorang melakukan *aggressive driving*.

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Desain Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian yang menggunakan pendekatan kuantitatif, yaitu penelitian yang informasi atau datanya dianalisis menggunakan teknik statistik. Dengan demikian, hipotesis pada penelitian kuantitatif diuji dengan prosedur pengujian statistik (Kountur, 2009). Sedangkan desain penelitian ini merupakan penelitian korelasional. Menurut Azwar (2014), penelitian korelasional bertujuan untuk menyelidiki sejauh mana variabel berkaitan yang satu dengan variasi variabel lain berhubungan, berdasarkan koefisien korelasi. Dalam penelitian ini terdapat dua variabel, yaitu variabel bebas (x) adalah persepsi risiko kecelakaan dan variabel terikat (y) adalah perilaku *aggressive driving* pada mahasiswa yang menggunakan motor.

B. Identifikasi Variabel Penelitian

Menurut Sugiyono (2013), variabel adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Penelitian ini terdiri dari dua variabel, yaitu :

- a. Variabel bebas (X) : Persepsi Risiko Kecelakaan
- b. Variabel terikat (Y) : *Aggressive Driving*

C. Definisi Operasional

1. *Aggressive Driving*

Aggressive driving adalah perilaku berkendara yang cenderung berakibat meningkatkan risiko kecelakaan terhadap orang lain dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu. Selain itu *Aggressive driving* merupakan hasil skor yang diperoleh dari respon terhadap skala yang disusun peneliti yang mengacu pada kategori *aggressive driving* yang dikemukakan oleh James dan Nahl (2000). Semakin tinggi skor total pada skala *aggressive driving*, maka semakin tinggi pula *aggressive driving* pengendara sepeda motor. Sebaliknya semakin rendah skor total pada skala *aggressive driving*, maka *aggressive driving* pengendara sepeda motor semakin rendah.

Indikator *aggressive driving* tersebut adalah :

- (a) *Making obscene gestures*
- (b) *Passing on the shoulders*
- (c) *Failing to yield to merging*
- (d) *pulling into a parking space and making other wait for you*
- (e) *Flashing high beams at other driver*
- (f) *Waiting until the last minute to merge (not waiting in line)*
- (g) *Speeding up to yellow light*
- (h) *Changing lane without signaling*
- (i) *Bloking the lane*
- (j) *Honking the horn*

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

- (k) *Going over speed limit*
- (l) *Driving too slowly*
- (m) *Tailgating*

2. Persepsi Risiko Kecelakaan

Persepsi risiko kecelakaan adalah penilaian subjektif individu tentang potensi dampak terjadinya suatu kecelakaan dan perhatian individu akan akibat dari perilaku mengemudi yang berisiko. Persepsi risiko kecelakaan juga merupakan hasil skor yang diperoleh dari respon terhadap skala yang disusun peneliti berdasarkan aspek yang mengukur persepsi risiko yang dikemukakan oleh Rundmo & Iversen, (dalam Machin dan Sankey, 2008) yang terdiri dari aspek kognitif, aspek afektif dan aspek konatif (psikomotor) yang di kemukakan oleh Rhodes dan Pivik (2011). Semakin tinggi skor total pada skala persepsi risiko kecelakaan, maka semakin tinggi pula persepsi risiko kecelakaan pengendara sepeda motor. Sebaliknya semakin rendah skor total pada skala persepsi risiko kecelakaan, maka persepsi risiko kecelakaan pengendara sepeda motor semakin rendah.

D. Subjek Penelitian

1. Populasi Penelitian

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2013). Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh mahasiswa UIN Sultan Syarif Kasim Riau

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengummumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

yang menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi untuk berangkat ke kampus. Dimana jumlahnya tidak dapat diketahui secara pasti sehingga dapat dikatakan masuk dalam kategori tidak terhingga. Menurut Bungin, (2009) populasi tak terhingga yaitu populasi yang memiliki sumber data yang tidak dapat ditentukan bata-batasnya secara kuantitatif.

Adapun karakteristik populasi dari penelitian ini adalah:

- a. Mahasiswa yang berusia 17-25 th yang berkuliah di UIN Sultan Syarif Kasim Riau.
- b. Berjenis kelamin perempuan atau laki laki yang memakai kendaraan bermotor saat kuliah

Berdasarkan karakteristik tersebut, maka peneliti memutuskan untuk memakai jumlah populasi tidak diketahui.

2. Sampel Penelitian

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi (Sugiyono, 2013). Sampel diambil dengan memberikan jatah atau *quorum* tertentu terhadap kelompok. Roscoe dalam Sugiyono, (2012) menyarankan tentang ukuran sampel yang layak dalam penelitian adalah antara 30 sampai dengan 500. Selanjutnya bila sampel dibagi dalam beberapa kelompok maka jumlah anggota sampel setiap kelompok minimal 30. Jadi dalam penelitian ini total jumlah sampel yang peneliti gunakan sebanyak 240 orang. Berikut tabel pembagian kelompok dan jumlahnya.

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Tabel 3.1
Pembagian Kelompok

NO.	Fakultas	Jumlah
1	Psikologi	30 Orang
2	Tarbiyah Dan Ilmu Keguruan	30 Orang
3	Usuludin	30 Orang
4	Pertanian Dan Peternakan	30 Orang
5	Saintek	30 Orang
6	Dakwah Dan Ilmu Komunikasi	30 Orang
7	Fekon Dan Ilmu Sosial	30 Orang
8	Hukum Dan Ilmu Syari'ah	30 Orang
Jumlah		240 Orang

E. Teknik Pengambilan Sampling

Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *non probability sampling* yakni setiap anggota populasi tidak memiliki kesempatan atau peluang yang sama sebagai sampel Sugiyono, (2010). Selain itu juga menggunakan teknik sampling *quota sampling*. Menurut Sugiyono (2010) menyatakan bahwa *sampling* kuota adalah teknik untuk menentukan sampel dari populasi yang mempunyai ciri-ciri tertentu sampai jumlah (kuota) yang diinginkan. Dalam teknik ini jumlah populasi tidak diperhitungkan akan tetapi diklasifikasikan dalam beberapa kelompok.

F. Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan skala sebagai alat pengumpul data, skala yaitu sejumlah pernyataan tertulis untuk memperoleh jawaban dari responden. Skala pengukuran merupakan kesepakatan yang digunakan sebagai acuan untuk menentukan panjang pendeknya interval yang ada dalam alat ukur, sehingga alat ukur tersebut bila digunakan dalam pengukuran akan menghasilkan data kuantitatif. Dengan pengukuran ini, maka nilai variabel yang diukur dengan

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

instrumen tertentu dapat dinyatakan dalam bentuk angka, sehingga dapat lebih akurat, efisien dan komunikatif (Sugiyono, 2013). Jenis skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala Likert. Penelitian ini menggunakan dua alat pengumpul data, yaitu skala *risky driving behavior* dan skala *aggressive driving*.

1. Skala Persepsi Risiko Kecelakaan

Skala persepsi risiko kecelakaan disusun sendiri oleh peneliti berdasarkan aspek-aspek persepsi risiko Rundmo dan Iversen, (2004) serta Rhodes dan Pivik (2011). Skala ini memiliki 43 aitem yang mengukur sejauh mana pengendara mempersepsi risiko dari sebuah perilaku berkendara. Setiap perilaku pada item skala ini dinilai dengan 4 pilihan jawaban, yaitu TB (Tidak Berisiko), BR (Berisiko Rendah), BT (Berisiko Tinggi), BST (Berisiko Sangat Tinggi).

Tabel 3.2
Skor jawaban Persepsi Risiko Kecelakaan

No	Respon	Skor
1	Tidak Berisiko	1
2	Berisiko Rendah	2
3	Berisiko Tinggi	3
4	Berisiko Sangat Tinggi	4

Tabel 3.3
Blue print Persepsi Risiko Kecelakaan (sebelum uji coba)

NO.	Aspek	Indikator	Aitem		JMH
			F	UF	
1.	Kognitif	<i>likelihood of accident</i> (kecenderungan berakibat kecelakaan, meliputi kemungkinan terjadinya kecelakaan)	1		1
		<i>driving efficacy</i> (keyakinan terhadap kemampuan mengemudi, meliputi kepercayaan untuk mengemudi dalam situasi berisiko)	2		1
		<i>aversion to risk taking</i> (kecenderungan untuk mengambil risiko, meliputi	3	4	2

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

State Islamic University of Sultan Syarif Kasim Riau

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Hak cipta milik UIN Suska Riau

NO.	Aspek	Indikator	Aitem		JMH
			F	UF	
2	Afektif	persepsi terhadap bahaya dari tindakan-tindakan tertentu ketika mengemudi)			
		<i>Worry</i> (kekhawatiran terhadap risiko dan cedera didalam suasana lalu lintas)	6	5,7	3
3	Konatif (psikomotor)	<i>concern</i> (kepedulian terhadap risiko dan cedera didalam suasana lalu lintas)	8		1
		Berpindah lajur-lajur	9,10	11	3
		Mengebut	12,13,14	15	4
		Melaju cepat ditikungan	16,17,	18	3
		Mengemudi saat mengantuk/ lelah	19,20		2
		Mengemudi setelah mengkonsumsi minuman beralkohol	22	21	2
		Mengemudi setelah mengkonsumsi minuman beralkohol	23		1
		Terdistruksi oleh penumpang	24	25	2
		Menerobos lampu merah	27,28	26	3
		Berhenti mendadak	29	30	2
		Beradu kecepatan	31,32	33	3
		Mendahului ketika menikung	34	35	2
		Melawan arah	36		1
Jumlah		Belok tanpa lampu sein	37	38	2
		Tidak mengurangi kecepatan saat belok	40	39	2
		Tidak menggunakan pengaman	41,42	43	3
Jumlah			28	15	43

State Islamic University of Sultra

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

2. Skala *Aggressive Driving*

Skala *Aggressive Driving* disusun sendiri oleh peneliti berdasarkan indikator *Aggressive Driving* yang dikemukakan oleh James dan Nahl (2000). Dalam merespon skala untuk pengukuran *aggressive driving* subjek diminta untuk memilih jawaban yang paling mewakili dirinya dimana masing-masing angka mempresentasikan frekuensi *aggressive driving* dengan cara memilih salah satu dari empat alternatif pilihan jawaban, yaitu Sangat Sering (SS), Sering (S), Pernah (P), Tidak Pernah (TP).

Tabel 3.4
Skor jawaban *Aggressive Driving*

No	Respon	Skor
1	Tidak Pernah (TP)	1
2	Pernah (P)	2
3	Sering (S)	3
4	Sangat Sering (SS)	4

Tabel 3.5
Blue print skala *Aggressive Driving* (sebelum uji coba)

No.	Indikator	Aitem		Jumlah
		F	UF	
1.	<i>Making obscene gestures</i> (membuat isyarat yang tidak sopan)	1,4	2,3	4
2.	<i>Passing on the shoulders</i> (mengemudi terlalu merapat ke bahu jalan)	5,6	7	3
3.	<i>Failing to yield to merging traffic</i> (kurangnya rasa mengalah dari pengemudi saat sedang macet)	8,9	10	3

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

No.	Indikator	Aitem		Jumlah
		F	UF	
4.	<i>pulling into a parking space and making other wait for you</i> (menyerobot masuk ke sebuah jarak parkir)	12,13,14	11	4
5.	<i>flashing high beams at other driver</i> (mengedipkan lampu jauh pada pengendara lain)	15,16,17		3
6.	<i>waiting until the last minute to merge (not waiting in line)</i> (menunggu lampu merah tidak pada garis)	18,20	19	3
7.	<i>speeding up to yellow light</i> (mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala)	21,22	23	3
8.	<i>changing lane without signaling</i> (mengganti jalur tanpa memberikan tanda)	25,26,27	24,28	5
9.	<i>Bloking the lane</i> (menghalangi jalan orang lain)	29,30	31	3
10.	<i>Honking the horn</i> (membunyikan klakson)	32	33,34	3
11.	<i>Going over speed limit</i> (mengemudi diatas batas kecepatan)	35,37	36	3
12.	<i>Driving too slowly</i> (mengemudi terlalu lambat di bawah batas kecepatan)	39,40	38	3
13.	<i>Tailgating</i> (mengemudi dengan jarak yang sangat dekat dengan orang di depan agar pengemudi di depan melaju lebih cepat)	41,43	42	3
Jumlah		28	15	43

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengemukakan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

G. Uji Coba Alat Ukur

Sebelum penelitian dilaksanakan, maka alat ukur yang digunakan harus di uji cobakan terlebih dahulu. Pelaksanaan uji coba dilakukan dengan skala dibagikan secara langsung kepada subyek. Sebelum skala dibagikan kepada subyek, terlebih dahulu peneliti menjelaskan maksud, tujuan serta penjelasan terkait tata cara pengisian skala tersebut. Dalam pelaksanaan uji coba diberikan kepada mahasiswa UIN Suska Riau sebanyak 80 orang mahasiswa yang menggunakan motor saat berangkat ke kampus. Uji coba dilakukan pada tanggal 27-31 Juli 2019. Dengan ketentuan mahasiswa tersebut adalah juga bagian dari populasi. Uji coba dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui kelayakan alat ukur berupa skala yang telah disusun dengan menguji tingkat validitas, indeks daya beda dan reliabilitas.

1. Validitas Penelitian

Untuk mengetahui apakah skala psikologi mampu menghasilkan data yang akurat sesuai dengan tujuan ukurnya, diperlukan pengujian validitas. Suatu instrumen dikatakan valid apabila instrumen tersebut dapat mengukur apa yang hendak diukur (Kountour, 2009). Uji validitas yang digunakan dalam penelitian ini adalah validitas isi.

Validitas isi merupakan validitas yang diestimasi lewat pengujian terhadap isi tes dengan analisis rasional atau lewat *professional judgment* (Azwar, 2013). Validasi ini menunjuk kepada sejauh mana seperangkat soal-soal atau angket, mewakili komponen - komponen dalam keseluruhan kawasan isi objek yang

hendak diukur (aspek representasi) dan sejauh mana aitem-aitem tes mencerminkan ciri perilaku yang hendak diukur (aspek relevansi) (Azwar, 2013).

Hasil estimasi validitas suatu pengukuran pada umumnya dinyatakan secara empirik oleh suatu koefisien yang disebut koefisien validitas. Koefisien validitas hanya punya makna apabila mempunyai harga yang positif. Walaupun semakin tinggi mendekati angka 1,00 berarti suatu tes semakin valid hasil ukurnya namun pada kenyataannya suatu koefisien validitas tidak pernah mencapai angka 1,00. Bahkan memperoleh koefisien validitas yang tinggi adalah lebih sulit dari pada memperoleh koefisien reliabilitas yang tinggi (Azwar, 2014).

2. Daya Diskriminasi Aitem

Daya diskriminasi adalah sejauh mana aitem mampu membedakan antara individu atau kelompok yang memiliki dan yang tidak memiliki atribut yang diukur. Pengujian daya diskriminasi aitem dilakukan dengan cara menghitung koefisien korelasi antara distribusi skor aitem dengan distribusi skor skala itu sendiri. Komputasi ini akan menghasilkan *koefisien korelasi aitem-total* (r_{ix}) (Azwar, 2014). Penentuan kesahihan dalam penelitian ini menggunakan kriteria yang dikemukakan oleh Azwar (2014) yang menyatakan bahwa skala psikologi yang digunakan untuk indeks daya diskriminasi minimal 0,30 dan dapat diturunkan menjadi 0,25 berdasarkan pertimbangan tertentu. Dengan demikian aitem yang koefisiennya $<0,25$ dapat diinterpretasikan sebagai aitem yang memiliki daya beda rendah dan dinyatakan gugur. Sedangkan yang memiliki koefisien korelasi $\geq 0,25$ dinyatakan sah. Dalam penelitian ini batas koefisien korelasi aitem-total minimal yang digunakan adalah 0,25.

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Untuk melihat indeks daya beda aitem, hasil *try out* tersebut dianalisis dengan bantuan program SPSS versi 25.0 *for windows*. Dari 43 aitem skala *aggressive driving* dan 43 aitem skala persepsi risiko kecelakaan, ketika dilakukan analisis dengan menggunakan SPSS 25.0 *for windows* maka hasil analisis dinyatakan masih terdapat aitem-aitem yang gugur.

a. Skala Persepsi Risiko Kecelakaan

Berdasarkan hasil uji indeks daya beda dari 43 aitem pada skala persepsi risiko kecelakaan diperoleh aitem yang dinyatakan diterima berjumlah 33 aitem yang berkisar antara $\geq 0,25$ sampai 0,765 dan aitem yang gugur berjumlah 10 aitem. *Blue print* hasil uji indeks daya beda aitem skala persepsi risiko kecelakaan adalah sebagai berikut:

Tabel 3.6
***Blue print* skala Persepsi Risiko Kecelakaan (Valid dan Gugur)**

State Islamic University of Sultan Sa

Data hasil validasi persepsi risiko kecelakaan (Validasi Gugur)							
No	Aspek	Indikator	Aitem				Jmh
			Valid		Gugur		
			F	UF	F	UF	
1	Kognitif	<i>likelihood of accident</i> (kecenderungan berakibat kecelakaan, meliputi kemungkinan terjadinya kecelakaan)	1				1
		<i>driving efficacy</i> (keyakinan terhadap kemampuan mengemudi dalam situasi berisiko)	2				1
		<i>aversion to risk taking</i> (kecenderungan untuk mengambil risiko)	3			4	2

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengemukakan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

State Islamic University of Sultan Syarif Kasim Riau

No	Aspek	Indikator	Aitem				Jmh
			Valid		Gugur		
			F	UF	F	UF	
2	Afektif	Worry (kekhawatiran terhadap risiko dan cedera didalam suasana lalu lintas)	6	5,7			3
		concern (kepedulian terhadap risiko dan cedera didalam suasana lalu lintas)	8				1
3	Konatif (Psikomotor)	Berpindah lajur-lajur	9,10	11		15	4
		Mengebut	12,13,14				3
		Melaju cepat ditikungan	16,17	18			3
		Mengemudi saat mengantuk/ lelah	19,20				2
		Mengemudi setelah mengkonsumsi minuman beralkohol	22			21	2
		Terdistruksi oleh aktivitas lain	23				1
		Terdistruksi oleh penumpang	24			25	2
		Menerobos lampu merah	28	26	27		3
		Berhenti mendadak	29			30	2
		Beradu kecepatan	32	33	31		3
		Mendahului ketika menikung	34			35	2

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

State Islamic University of Sultan Syarif Kasim Riau

No	Aspek	Indikator	Aitem				Jmh
			Valid		Gugur		
			F	UF	F	UF	
		Melawan arah	36				1
		Belok tanpa lampu sein	37			38	2
		Tidak mengurangi kecepatan saat belok	40	39			2
		Tidak menggunakan pengaman	42	43	41		3
	Jumlah		25	8	3	7	43

Setelah mendapat aitem yang valid maupun yang gugur, skala disusun kembali dengan menyesuaikan nomor pada aitem yang sebelumnya, maka dibuat *blue print* baru untuk penelitian yang berisikan aitem-aitem valid. Adapun *blue print* skala persepsi risiko kecelakaan untuk penelitian yaitu sebagai berikut:

Tabel 3.7
Blue print skala Persepsi Risiko Kecelakaan (Penelitian)

No.	Aspek	Indikator	Aitem		Jmh
			F	UF	
1	Kognitif	<i>likelihood of accident</i> (kecenderungan berakibat kecelakaan, meliputi kemungkinan terjadinya kecelakaan)	1		1
		<i>driving efficacy</i> (keyakinan terhadap kemampuan mengemudi,	2		1

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

State Islamic University of Sultan Syarif Kasim Riau

No.	Aspek	Indikator	Aitem		Jmh
			F	UF	
2	Afektif	meliputi kepercayaan untuk mengemudi dalam situasi berisiko)			
		<i>aversion to risk taking</i> (kecenderungan untuk mengambil risiko, meliputi persepsi terhadap bahaya dari tindakan-tindakan tertentu ketika mengemudi)	3		1
		<i>Worry</i> (kekhawatiran terhadap risiko dan cidera didalam suasana lalu lintas)	5	4,6	3
3	Konatif (Psikomotor)	<i>concern</i> (kepedulian terhadap risiko dan cidera didalam suasana lalu lintas)		7	1
		Berpindah lajur-lajur	8,9	10	3
		Mengebut	11,12,13		3
		Melaju cepat ditikungan	14,15	16	3
		Mengemudi saat mengantuk/ lelah	17,18		2
		Mengemudi setelah mengkonsumsi minuman beralkohol	19		1
		Mengemudi setelah mengkonsumsi minuman beralkohol	20		1

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

No.	Aspek	Indikator	Aitem		Jmh
			F	UF	
		Terdistruksi oleh penumpang	21		1
		Menerobos lampu merah	23	22	2
		Berhenti mendadak	24		1
		Beradu kecepatan	25	26	2
		Mendahului ketika menikung	27		1
		Melawan arah	28		1
		Belok tanpa lampu sein	29		1
		Tidak mengurangi kecepatan saat belok	31	30	2
		Tidak menggunakan pengaman	32	33	2
	Jumlah		24	9	33

b. Skala Aggressive Driving

Berdasarkan hasil uji indeks daya beda dari 43 aitem pada skala *aggressive driving* diperoleh aitem yang dinyatakan diterima berjumlah 27 aitem yang berkisar antara $\geq 0,25$ sampai 0,602 dan aitem yang gugur berjumlah 16 aitem. *Blue print* hasil uji indeks daya beda aitem skala *aggressive driving* adalah sebagai berikut:

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengemukakan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Tabel 3.8
Blue print skala Aggressive Driving (Valid dan Gugur)

NO	Indikator	Aitem				Jmh
		Valid		Gugur		
		F	UF	F	UF	
1	<i>Making obscene gestures</i> (membuat isyarat yang tidak sopan)	1		4	2,3	4
2	<i>Passing on the shoulders</i> (mengemudi terlalu merapat ke bahu jalan)	5,6			7	3
3	<i>Failing to yield to merging traffic</i> (kurangnya rasa mengalah dari pengemudi saat sedang macet)	8		9	10	3
4	<i>pulling into a parking space and making other wait for you</i> (menyerobot masuk ke sebuah jarak parkir)	12,13,14			11	4
5	<i>flashing high beams at other driver</i> (mengedipkan lampu jauh pada pengendara lain)	15,16,17				3
6	<i>waiting until the last minute to merge (not waiting in line)</i> (menunggu lampu merah tidak pada garis)	18	19	20		3
7	<i>speeding up to yellow light</i> (mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala)	21,22	23			3
8	<i>changing lane without signaling</i> (mengganti jalur tanpa memberikan tanda)	26,27	24	25	28	5
9	<i>Bloking the lane</i> (menghalangi jalan orang lain)	29,30			31	3
10	<i>Honking the horn</i> (membunyikan klakson)	32	33,34			3
11	<i>Going over speed limit</i> (mengemudi diatas batas kecepatan)	35		37	36	3
12	<i>Driving too slowly</i> (mengemudi terlalu lambat di bawah batas kecepatan)	40		39	38	3
13	<i>Tailgating</i> (mengemudi	41,43			42	3

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

NO	Indikator	Aitem				Jmh
		Valid		Gugur		
		F	UF	F	UF	
	dengan jarak yang sangat dekat dengan orang di depan agar pengemudi di depan melaju lebih cepat)					
	Jumlah	22	5	6	10	43

Setelah mendapat aitem yang valid maupun yang gugur, skala disusun kembali dengan menyesuaikan nomor pada aitem yang sebelumnya, maka dibuat *blue print* baru untuk penelitian yang berisikan aitem-aitem valid. Adapun *blue print* skala *aggressive driving* untuk penelitian yaitu sebagai berikut:

Tabel 3.9
Blue print skala Aggressive Driving (Penelitian)

No.	Indikator	Aitem		Jumlah
		F	FU	
1.	<i>Making obscene gestures</i> (membuat isyarat yang tidak sopan)	1		1
2.	<i>Passing on the shoulders</i> (mengemudi terlalu merapat ke bahu jalan)	2,3		2
3.	<i>Failing to yield to merging traffic</i> (kurangnya rasa mengalah dari pengemudi saat sedang macet)	4		1
4.	<i>pulling into a parking space and making other wait for you</i> (menyerobot masuk ke sebuah jarak parkir)	5,6,7		3
5.	<i>flashing high beams at other driver</i> (menedipkan lampu jauh pada pengendara lain)	8,9,10		3
6.	<i>waiting until the last minute to merge (not waiting in line)</i> (menunggu lampu merah tidak pada garis)	11	12	2

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

No.	Indikator	Aitem		Jumlah
		F	FU	
7.	<i>speeding up to yellow light</i> (mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala)	13,14	15	3
8.	<i>changing lane without signaling</i> (mengganti jalur tanpa memberikan tanda)	17,18	16	3
9.	<i>Bloking the lane</i> (menghalangi jalan orang lain)	19,20		2
10.	<i>Honking the horn</i> (membunyikan klakson)	21	22,23	3
11.	<i>Going over speed limit</i> (mengemudi diatas batas kecepatan)	24		1
12.	<i>Driving too slowly</i> (mengemudi terlalu lambat di bawah batas kecepatan)	25		1
13.	<i>Tailgating</i> (mengemudi dengan jarak yang sangat dekat dengan orang di depan agar pengemudi di depan melaju lebih cepat)	26,27		2
Jumlah		22	5	27

3. Reliabilitas Penelitian

Reliabilitas sebenarnya mengacu kepada konsistensi atau keterpercayaan hasil ukur, yang mengandung makna kecermatan pengukuran (Azwar, 2009). Pengukuran reliabilitas bertujuan untuk melihat seberapa jauh alat ukur yang digunakan dalam penelitian memberikan hasil pengukuran yang konsisten bila dilakukan pengukuran kembali terhadap hal yang sama. Untuk mengetahui koefisien reliabilitas alat ukur dalam penelitian ini menggunakan rumus *Alpha Cronbach* (Azwar, 2014). Dalam penghitungannya dilakukan dengan bantuan program *SPSS for windows* melalui komputer. Koefisien reliabilitas (r_{xx}^1) berada dalam rentang angka dari 0 sampai dengan 1,00. Bila koefisien reliabilitas semakin mendekati angka 1,00 berarti pengukuran semakin reliabel. Wells &

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

© Hak Cipta milik UIN Suska Riau
State Islamic University of Sultan Syarif Kasim Riau

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Wollack (dalam Azwar, 2014) mengatakan bahwa *high-stakes standarized test* yang dirancang secara professional hendaknya memiliki koefisien konsistensi internal minimal 0,90, sedangkan untuk tes yang tidak begitu besar pengaruhnya harus memiliki koefisien konsistensi internal paling tidak setinggi 0,80 atau 0,85.

Berdasarkan uji reliabilitas terhadap aitem skala persepsi risiko kecelakaan dan *aggressive driving*, diperoleh hasil koefisien *alpha cronbach* masing-masing variabel yaitu 0,864 untuk skala persepsi risiko kecelakaan dan 0,816 untuk skala *aggressive driving*. Hasil koefisien reliabilitas *alpha cronbach* kedua skala mendekati angka 1 yang berarti reliabilitas skala dapat dikatakan baik atau reliabilitas sehingga alat ukur tersebut dapat digunakan dalam penelitian.

Tabel 3.10
Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	Jumlah Aitem	Cronbach's Alpha
Persepsi Risiko Kecelakaan	33	0,864
<i>Aggressive Driving</i>	27	0,816

4. Analisis Data

Untuk menguji hipotesis penelitian, data yang sudah diperoleh dianalisis secara kuantitatif dan metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis statistik. Adapun teknik statistik yang digunakan untuk menganalisa data dalam penelitian ini adalah teknik korelasi *product moment* dari Karl Pearson. Pengolahan data dilakukan dengan bantuan program SPSS (*Statistical Product and Service Solutions*) 25.0 for windows.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Terdapat hubungan negatif yang signifikan antara persepsi risiko kecelakaan dengan perilaku *aggressive driving* mahasiswa yang menggunakan sepeda motor..
2. Sumbangan efektif variabel persepsi risiko kecelakaan terhadap perilaku *aggressive driving* mahasiswa yang menggunakan sepeda motor adalah sebesar 10,7%.
3. Seseorang yang melakukan *aggressive driving* pada kategori rendah dengan persentase 51,7%, artinya cenderung lebih berhati-hati dan tidak melanggar rambu-rambu lalu lintas, berperilaku dalam batas yang normal.
4. Seseorang yang memiliki persepsi risiko kecelakaan berada pada kategori tinggi dengan persentase 45%, artinya mampu memikirkan konsekuensi kecelakaan sebelum terjadi.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan di atas, ada beberapa saran yang ingin peneliti sampaikan, yaitu :

1. Diharapkan pada peneliti selanjutnya untuk mengembangkan, menambah atau meneliti variabel lain yang mempengaruhi atau memiliki hubungan dengan perilaku *aggressive driving* seperti: kepribadian, kematangan emosi, usia dan jenis kelamin, dan sebagainya.
2. Diharapkan kepada peneliti selanjutnya untuk melakukan observasi lebih dari satu titik sehingga data yang didapatkan lebih akurat
3. Diharapkan kepada peneliti selanjutnya untuk lebih mempertimbangkan dalam penentuan subjek penelitian seperti pengendara sepeda motor kalangan pelajar SMA atau anggota geng motor.

DAFTAR PUSTAKA

- AAA Foundation for Traffic Safety. (2016). Aggressive driving. *Research Update*. Washington, DC: AAA Foundation for Traffic Safety.
- A King, Laura. (2010). *Psikologi Umum*, Jakarta: Salemba Humanika.
- Azwar, S. (2009). *Reliabilitas dan Validitas*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- _____. (2012). *Penyusunan Skala Psikologi*.
- _____. (2014). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- _____. (2015). *Penyusunan Skala Psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Bagaskara, S., Risman, C.K., & Anggraeni, V.S. (2016). Hubungan antara Driving Optimism dengan Risk Perception pada Pengendara Muda di DKI Jakarta. *Simposium XIX FSTPT*: Universitas Islam Indonesia.
- Budiastomo, N., & Santoso., G.A. (2007). Hubungan Persepsi Risiko Kecelakaan Dengan Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah. *Jurnal Psikologi Sosial*. Vol. 13 No. 01. Fakultas psikologi Universitas Indonesia: Jakarta.
- Botterill, & Mazur N. (2004). *Risk and Risk Perception: A Literature Review*. RIRDC Publication. Australia.
- Cheng, A.S.K, Liu, K.P.Y & Tullini, Nikki. (2015). Relationship Between Driving-violation Behaviours and Risk Perception in Motorcycle Accidents. *Ergonomics and Human Performance Laboratory*, Department of Rehabilitation Sciences, Hong Kong
- Chris, Hendrix. (2016). Keselamatan Dalam Berkendara: Kajian Terkait Dengan Usia Dan Jenis Kelamin Pada Pengendara. *Jurnal Ilmiah Psikologi*, Vol. 7 No. 2. Universitas Paramadina Jakarta.
- Darmawan, A. (2015). Hubungan Antara Persepsi Kesusakan (Crowding) di Jalan Raya dengan Aggressive Driving Pengemudi Sepeda Motor Remaja di Yogyakarta yang Dimoderatori oleh Jenis Kelamin. *Skripsi*. Fakultas Psikologi Universitas Gadjah Mada.

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

- Deery, H. A. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*, 30(4), 225-236.
- Diamant, I & K. Brousand. (2002). *DDM (Driving Decision Making) : Decision making pattern in graphic driving situations : Relation to personality factors and driving attitudes*. Psychological and Medical Evaluation Center. Israel.
- Ferguson, Susan A. (2003). Other high risk factor for young drivers-how graduated licensing does, doesn't, or could address them. *Journal of safety research* (online serial), 34, 71-77. Diambil dari http://www.nsc.org/safety_road/ tanggal 4 Mei 2018.
- Grey, E.M., Triggs, & Haworth, N.L. (1989). Driver aggression: the role of personality, social characteristics, risk and motivation. *Report of Australian Transport Safety Bureau, Monash University Accident Research Centre*.
- Hadi, S. (2000). *Statistik*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Handayani, Putri. (2016). Persepsi Risiko Keselamatan Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Mahasiswa Pengguna Kendaraan Roda Dua. *Jurnal Forum Imiah. Volume 13 No. 1*. Universitas Esa Unggul.
- <https://id.wikipedia.org/wiki/Kecelakaan> diakses tanggal 16 Februari 2019.
- <https://id.wikipedia.org/wiki/Mahasiswa> diakses tanggal 10 Februari 2019.
- <http://korlantas-irsms.info/graph/accidenttypetable> diakses tanggal 15 April 2018.
- <https://nasional.republika.co.id/berita/q37i3n423/jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-naik-3-persen-pada-2019> diakses 16 Juni 2020
- <https://news.detik.com/berita/d-3997960/dua-mahasiswa-malaysia-tewas-tergilas-truk-di-pekanbaru#> diakses tanggal 15 Mei 2018.
- <https://news.detik.com/berita-jawa-barat/d-4655752/kakorlantas-setiap-hari-80-orang-meninggal-akibat-kecelakaan> diakses tanggal 15 juni 2020

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

© hak cipta milik UIN Suska Riau

State Islamic University of Sultan Syarif Kasim Riau

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

- <https://news.okezone.com/read/2017/09/14/340/1775815/astaga-angka-kecelakaan-lalu-lintas-di-indonesia-termasuk-tinggi-di-dunia> diakses tanggal 15-4-2018.
- <https://www.goriau.com/berita/gonews-group/mahasiswi-uin-suska-riau-tewas-usai-tabrakan-dengan-avanza-di-area-kampus.html> diakses tanggal 15 Mei 2018.
- <http://wartakota.tribunnews.com/2017/11/15/polri-angka-kecelakaan-lalu-lintas-di-indonesia-termasuk-tertinggi-di-asean> diakses tanggal 15 April 2018.
- Agung, I., M. (2014). Model Perilaku Pengendara Berisiko Pada Remaja. *Jurnal Psikologi Integratif*, Vol. 2, No. 2. (hal. 35-41). Fakultas Psikologi UIN Suska Riau.
- James, Leon & Nahl, Diane. (2000). Road Rage and Aggressive Driving, Steering Clear of Highway Warfare. Amhest, NY. : Promothens Books.
- Kartika, Metta. (2009). Analisa Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Depok. *Skripsi*. Universitas Indonesia.
- KNKT (2016). Faktor penyebab kecelakaan. Dipetik 12 desember 2018 dari https://knkt.dephub.go.id/knktntsc_homeMedia_ReleaseMedia%20Release%20KNKT%202016Media%20Release%202016%20-%20IK%20LLAJ%2020161130.pdf.
- Kountur, Ronny. (2009). *Metode penelitian untuk penulisan skripsi dan tesis*. Jakarta : PPM.
- Kurniawan, Ryan. (2016). Intensi mematuhi rambu lalu lintas dengan aggressive driving pada mahasiswa yang menggunakan motor. *Skripsi*. Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Malang.
- Kusumadi, Priyandana. (2012). Pengaruh Persepsi Risiko Dan Persepsi Keuntungan Terhadap Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah Pada Pengemudi Sepeda Motor Berusia Muda Di Jakarta. *Skripsi*. Fakultas Psikologi Universitas Indonesia.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

© Hak cipta milik UIN Suska Riau
State Islamic University of Sultan Syarif Kasim Riau

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengemukakan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

- Lum, H. & Reagen, J.A. (1995). Interactive Highway Safety Design Model: Accident Predictive Module. *Public Roads Magazine*, 59 (2): 1-6.
- Machin, M. A., & Sankey, K. S. (2008). Relationship between young driver's personality characteristics, risk perceptions, and driving behavior. *Accident Analysis & Prevention*, 40 (2). 541-547.
- Ma, M., Yan, X., Huang, H., & Abdel-Aty, M. (2009). Occupational driver safety of public transportation: Risk perception, attitudes, and driving behaviour. *Journal of the Transportation Research Board*.
- Mann, L., Newton, J.W, & Innes, J.M. (1982). A test between deindividuation and emergent norm theories of crowd aggression. *Journal of Personality and Social Psychology* 1982, Vol. 42, No. 2, 260-27.
- Marselius, S.T., Ardiansyah, F., & Ayuni. (2012). Intensi Kepatuhan Menggunakan Helm Pada Pengendara Sepeda Motor: Aplikasi Teori Perilaku Terencana. *Jurnal Fakultas Psikologi Universitas Surabaya*.
- Mizell, L. (1997). *Aggressive driving in Aggressive Driving: Three Studies*, AAA Foundation for Traffic Safety, Washington D.C., pp. 1-13.
- Rakhmani Feti. (2013). Kepatuhan remaja dalam berlalu lintas. *Jurnal Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura Pontianak*.
- PP No 43 (1993). Diakses 25 Mei dari <http://hubdat.dephub.go.id/peraturan-pemerintah/79-pp-no-43-tahun-1993-tentang-prasarana-dan-lalu-lintas-jalan/download>.
- PP No 44 (1993). Diakses 20 Mei dari <https://www.ditlantas.sumut.polri.go.id/main/show-attachment/81>.
- Oxley, Jenniefer. (2013). *Identifying contributing factors to fatal and serious injury motorcycle collisions involving children in Malaysia*. Vol 57 : 329-336.http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3861809/#ffn_sectitle diakses pada tanggal 4 Mei 2018.
- Robbins, Stephen, P. (2006). *Perilaku organisasi (terj)*. 10th Ed. Jakarta : PT. Indeks.
- Rhodes, N., & Pivik, K. (2011). Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception. *Accident Analysis and Prevention*, 923–931.

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

- Ropiek, David, & Paul Slovic.(2003). risk in perspective : risk communication: A neglected tool in protecting public health. *Harvad centre for risk analysis. Voll 11 issue 2*.
- Santrock J.W. (2003). *Adolescence. Perkembangan Remaja*. Edisi Keenam. Jakarta: Erlangga.
- Santrock, J.W. (2007). *Life-Span Development*. Edisi kelima jilid 2. Jakarta: Erlangga.
- Saputra, D, Abadi. (2017). Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dari Tahun 2007-2016. *Warta Penelitian Perhubungan, Volume 29, Nomor 2*.
- Sarwono, Sarlito Wirawan. (1995). *Psikologi lingkungan*. Jakarta : Grasindo.
- Septiningsih, N. (2011). Studi Deskriptif Tentang Aggressive Driving Sepeda Motor di Jalan Raya pada Peserta Didik Sekolah Menengah Kejuruan (Smk) Muhammadiyah 2 Ajibarang. *Penelitian Universitas Muhammadiyah Purwokerto*.
- Schmidt, M. (2004). *Investigating Risk Perception: a Short Introduction*. Chapter 3 in: Loss of Agro-Biodiversity in Vavilov Centers, With a Special Focus on the Risks of Genetically Modified Organisms (GMOs). PhD Thesis. Vienna, Austria.
- Sjöberg, Lennart, Bjørg-Elin Moen, & Torbjørn Rundmo. (2004). *Explaining risk perception. An evaluation of the psychometric paradigm in risk perception research*. Diambil dari http://www.svt.ntnu.no/psy/Torbjorn.Rundmo/psychometric_paradigm.pdf pada tanggal 4 Mei 2018.
- Sugiyono. (2009). *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Sulistianingsih, Fita. (2014). Hubungan Kematangan Emosi Dan Persepsi Risiko Kecelakaan Dengan Aggressive Driving Pada Pengendara Motor Di Uin

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumpukan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Maliki Malang. *Skripsi*. Universitas Islam Negri Maulana Malik Ibrahim.

Sun, D., Benehokal, R. F., & Estrada, H.(2008). *Comparative analysis of the attitude and behavior of young driver' use of two-way two-lane highways*. *Advances in transportation studies*, 15,75-84.

Suryabrata, S. (1995). *Psikologi Kepribadian*, cetakan II. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.

Tasca, Leo. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research*. Road User Safety Branch. Canada. Diambil dari <http://www.aggressive.drivers.com/papers/tasca/tasca.pdf> pada tanggal 4 April 2018.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Diakses 20 Mei dari [http:// www.dpr.go.id/dokjdih/document/uu/UU_2009_22](http://www.dpr.go.id/dokjdih/document/uu/UU_2009_22)

Utami, N. (2010). Hubungan Persepsi Resiko Kecelakaan Dengan Aggressive Driving Pengemudi Motor Remaja. *Skripsi*. Universitas Islam Negri Syarif Hidayatullah.

Walgito, Bimo. (2002). *PENGANTAR PSIKOLOGI UMUM*. Andy: Yogyakarta.

WHO (2015). *Global Status Report on Road Safety 2015*. Geneva: Management of Noncommunicable Diseases, Disability, iolence, and Injury Prevention(NVI). Tersediadihttp://www.who.int/iolenceinjuryprevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_S ummary EN_final2.pdf?ua=.

Zargar, M.K.A. & Karbakhsh, M. (2006). Pattern of Motorcycle-related Injuries in Teheran, 1999 to 2000: A Study in 6 Hospitals. *East Mediterr Health Journal*, 12: 81–87.

Zimbardo, P.G., Keough, K. A. & Boyd, J.N. (1997). Present time perspective as predictor Of risky driving. *Personality Individual difference* 23, 1007-1023.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

LAMPIRAN A**Lembar Validitas Alat Ukur**

UIN SUSKA RIAU



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

LEMBAR VALIDASI ALAT UKUR

(Skala Persepsi Risiko Kecelakaan)

1. Defenisi Operasional

Persepsi risiko kecelakaan adalah adalah penilaian subjektif individu tentang terjadinya suatu kecelakaan dan perhatian individu akan potensi dampak kecelakaan tersebut. Persepsi risiko kecelakaan juga merupakan hasil skor yang diperoleh dari respon terhadap skala *risky driving behavior* yang mengukur persepsi risiko yang dikemukakan oleh Rundmo & Iversen, (dalam Machin dan Sankey, 2008) yang terdiri dari aspek kognitif, aspek afektif dan aspek konatif (psikomotor) yang di kemukakan oleh Rhodes dan Pivik (2011). Semakin tinggi skor total pada skala persepsi risiko kecelakaan, maka semakin tinggi pula persepsi risiko kecelakaan pengendara sepeda motor. Sebaliknya semakin rendah skor total pada skala persepsi risiko kecelakaan, maka persepsi risiko kecelakaan pengendara sepeda motor semakin rendah.

2. Skala yang digunakan

- a. Buat sendiri (✓)
- b. Terjemahan (-)
- c. Modifikasi (-)

3. Jumlah aitem

Aitem dalam skala ini adalah 43 aitem

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

4. Format respon

Format respon yang digunakan dalam skala ini terdiri dari 4 alternatif jawaban yaitu: TB, BR, BT dan BST

5. Penilaian setiap aitem

Pada bagian ini peneliti memohon kepada bapak untuk memberikan penilaian pada setiap pernyataan dalam skala persepsi risiko kecelakaan yang telah peneliti susun.

Pada bapak dimohon untuk menilai berdasarkan kesesuaian pernyataan (aitem) dengan variabel yang diukur. Penilaian dilakukan dengan memilih salah satu dari alternatif jawaban yang disediakan, yaitu Relevan (R), Kurang Relevan (KR), Tidak Relevan (TR). Untuk jawaban dipilih, mohon bapak memberikan tanda ceklis (✓) pada kolom yang telah disediakan:

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban		
		R	KR	TR
1	Menurunkan kecepatan saat lampu kuning menyala (f)	✓		

Jika bapak menilai bahwa aitem tersebut sesuai dengan indikatornya berilah tanda (✓) pada Relevan (R). Demikian seterusnya untuk semua aitem.

Skala Persepsi Risiko Kecelakaan

Aspek	Indikator	No	Pernyataan	Pilihan Jawaban		
				R	KR	TR
kognitif	<i>likelihood of accident</i> (kecenderungan berakibat kecelakaan, meliputi kemungkinan terjadinya kecelakaan)	1.	Duel kecepatan dengan mobil tronton (F)	✓		
	<i>driving efficacy</i> (keyakinan terhadap kemampuan mengemudi, meliputi kepercayaan untuk mengemudi dalam situasi berisiko)	2.	Percaya dapat mengendalikan kendaraan saat melaju diatas 100km/jam (F)	•		

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

	<i>aversion to risk taking</i> (kecenderungan untuk mengambil risiko, meliputi persepsi terhadap bahaya dari tindakan-tindakan tertentu ketika mengemudi)	3.	Melewati jalan rusak dengan kecepatan tinggi (F)	✓	
		4.	Berhati-hati melewati jalan rusak (UF)	✓	
Afektif	<i>Worry</i> (kekhawatiran terhadap risiko dan cedera didalam suasana lalu lintas)	5.	Saat saya merasa takut saya menurunkan kecepatan di jalur rawan kecelakaan (UF)	✓	
		6.	Saya tidak merasa khawatir melaju dengan kecepatan diatas 100km/jam (F)	✓	
		7.	Saya mengurangi kecepatan khawatir melukai anak-anak ketika melewati jalur sekolah (UF)	✓	
	<i>concern</i> (kepedulian terhadap risiko dan cedera didalam suasana lalu lintas)	8.	Menggunakan kecepatan 20km/jam ketika berada di permukiman padat penduduk (F)	✓	
Konatif (psikomotor)	Berpindah lajur-lajur	9.	Berpindah-pindah jalur tanpa melihat kaca spion (F)	✓	
		10.	Berpindah-pindah jalur tanpa memberi tanda saat Mengemudi (F)	✓	
		11.	Berpindah-pindah jalur dengan memberi tanda saat mengemudi (UF)	✓	
	Mengebut	12.	Ngebut dengan kecepatan tinggi agar cepat sampai di kampus karena sudah terlambat masuk kuliah(F)	✓	



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

		13.	Berekendara diatas batas kecepatan di daerah rawan kecelakaan (F)	✓	
		14.	mempercepat laju kendaraan ketika memiliki janji dengan seseorang (F)	✓	
		15.	Berkendara sesuai batas kecepatan di daerah rawan kecelakaan (UF)	✓	
	Melaju cepat ditikungan	16.	Berkendara dengan kecepatan tinggi di tikungan tajam (F)	✓	
		17.	Tidak menurunkan kecepatan ketika ada tikungan tajam (F)	✓	
		18.	Menurunkan kecepatan ketika ada tikungan tajam (UF)	✓	
	Mengemudi saat mengantuk/ lelah	19.	merasa lelah dan butuh istirahat, tapi tetap memaksakan diri untuk berkendara (F)	✓	
		20.	Berkendara dengan kecepatan tinggi saat sedang mengantuk (F)	✓	
	Mengemudi setelah mengkonsumsi minuman beralkohol	21.	Berekendara dengan hati-hati setelah mengkonsumsi alkohol (UF)	✓	
		22.	Berkendara dengan kondisi mabuk setelah mengkonsumsi alkohol (F)	✓	
	Terdistruksi oleh aktivitas lain	23.	Menelepon saat mengemudi sehingga konsentrasi teralihkan (F)	✓	
		24.	Berkendara dengan kecepatan tinggi bersama penumpang yang mabuk (F)	✓	
	Terdistruksi oleh penumpang	25.	Berkendara dengan hati-hati karena membawa penumpang yang mengantuk setelah minum obat (UF)	✓	
		26.	memperlambat kendaraan		

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

	merah	ketika lampu merah(UF)			
		27. Mempercepat kendaraan ketika lampu kuning menyala (F)	✓		
		28. Menerobos lampu merah di perempatan rawan kecelakaan (F)	✓		
	Berhenti mendadak	29. Mengemudi terlalu dekat dan berhenti secara tiba-tiba (F)	✓		
		30. Berhenti mendadak didepan bus yang sedang melaju (F)	✓		
	Beradu kecepatan	31. Beradu kecepatan dengan mobil tronton (F)	✓		
		32. Berkendara dengan kecepatan tinggi saat ada kendaraan lain yang ingin mendahului (F)	✓		
		33. Memberikan jalan ketika ada kendaraan yang ingin mendahului (UF)	✓		
	Mendahului ketika menikung	34. menyalip dan memotong kendaraan saat melaju di jalan menikung (F)	✓		
		35. Memberikan jalan kendaraan lain saat berada di tikungan (UF)	✓		
	Melawan arah	36. Mengemudi melawan arah dengan kecepatan tinggi (F)	✓		
	Belok tanpa lampu sein	37. Berbelok tanpa memberikan tanda lampu sein (F)	✓		
		38. Berbelok dengan memberikan tanda lampu sein (UF)	✓		
	Tidak mengurangi kecepatan saat belok	39. Menurunkan kecepatan saat akan berbelok (UF)	✓		
		40. Melaju dengan kecepatan tinggi saat akan berbelok (F)	✓		
	Tidak menggunakan pengaman	41. Berkendara menggunakan helm hanya untuk menghindari tilangan dari Polisi (F)	✓		



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

		42.	Berkendara tanpa menggunakan helm (F)			
		43.	Berkendara menggunakan helm dan jaket (UF)			
jumlah		44.				

Catatan :

1. Isi (Kesesuaian dengan Indikator) :

.....

.....

2. Bahasa :

.....

.....

3. Jumlah Item :

.....

.....

Pekanbaru, 21/07/19

Validator

Ivan Muhammad Agung M.Si

UIN SUSKA RIAU



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

LEMBAR VALIDASI ALAT UKUR (SKALA *AGGRESSIVE DRIVING*)

1. Defenisi Operasional

Aggressive driving adalah perilaku mengemudi yang dilakukan pengendara pada saat mengemudikan kendaraannya yang cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu. Selain itu *Aggressive driving* merupakan hasil skor yang diperoleh dari respon terhadap skala yang mengacu pada kategori *aggressive driving* yang dikemukakan oleh James dan Nahl (2000). Semakin tinggi skor total pada skala *aggressive driving*, maka semakin tinggi pula *aggressive driving* pengendara sepeda motor. Sebaliknya semakin rendah skor total pada skala *aggressive driving*, maka *aggressive driving* pengendara sepeda motor semakin rendah.

Indikator *aggressive driving* tersebut adalah :

- (a) *Making obscene gestures*
- (b) *Passing on the shoulders*
- (c) *Failing to yield to merging*
- (d) *pulling into a parking space and making other wait for you*
- (e) *Flashing high beams at other driver*
- (f) *Waiting until the last minute to merge (not waiting in line)*
- (g) *Speeding up to yellow light*
- (h) *Changing lane without signaling*



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

(i) *Bloking the lane*

(j) *Honking the horn*

(k) *Going over speed limit*

(l) *Driving too slowly*

(a) (m) *Tailgating*

2. Skala yang digunakan

- a. Buat sendiri (-)
- b. Terjemahan (-)
- c. Modifikasi (✓)

3. Jumlah aitem

Aitem dalam skala ini adalah 39 aitem

4. Format respon

Format respon yang digunakan dalam skala ini terdiri dari 4 alternatif jawaban yaitu: TP, P, S dan SS

5. Penilaian setiap aitem

Pada bagian ini peneliti memohon kepada bapak untuk memberikan penilaian pada setiap pernyataan dalam skala persepsi risiko kecelakaan yang telah peneliti susun. Pada bapak dimohon untuk menilai berdasarkan kesesuaian pernyataan (aitem) dengan variabel yang diukur. Penilaian dilakukan dengan memilih salah satu dari alternatif jawaban yang sediakan, yaitu Relevan (R), Kurang Relevan (KR), Tidak Relevan (TR). Untuk jawaban dipilih, mohon bapak memberikan tanda ceklis (✓) pada kolom yang telah disediakan:



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban		
		R	KR	TR
1	Saya membalas kemarahan orang lain dengan senyuman (f)	✓		

Jika bapak menilai bahwa aitem tersebut sesuai dengan indikatornya berilah tanda (✓) pada Relevan (R). Demikian seterusnya untuk semua aitem.

SKALA AGGRESSIVE DRIVING

Indikator	No	Pernyataan	Pilihan Jawaban		
			R	KR	TR
<i>Making obscene gestures</i> (membuat isyarat yang tidak sopan)	1.	Saya mengumpat atau berkata kotor kepada pengendara lain yang menghalang-langai jalan saya (f)	✓		
	2.	Saya tersenyum ke pada pengendara lain yang menghalangi jalan saya (uf)	✓		
	3.	Saya tidak membalas penghinaan pengendara lain pada saya (uf)	✓		
	4.	Saya melotot pada pengemudi lainnya (f)	✓		



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

<i>Passing on the shoulders</i> (mengemudi terlalu merapat ke bahu jalan)	5.	Saya berkendara melewati bahu jalan / trotoar saat keadaan jalan macet (f)	✓		
	6.	Saya menggunakan bahu jalan/ trotoar untuk mempercepat kendaraan saya (f)	✓		
	7.	Walaupun dalam keadaan macet saya tidak menggunakan bahu jalan/ trotoar untuk mempercepat kendaraan saya (uf)	✓		
<i>Failing to yield to merging traffic</i> (kurangnya rasa mengalah dari pengemudi saat sedang macet)	8.	Saya menghalang-halangi pengendara lain yang ingin menyalip kendaraan saya saat sedang macet (f)	✓		
	9.	Saya tidak memberikan celah bagi kendaraan lain yang mencoba masuk ke jalur di depan saya saat sedang macet (f)	✓		



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

	10.	Saya memberikan celah bagi pengendara lain yang ingin memotong jalur saya saat sedang macet (uf)	~			
<i>pulling into a parking space and making other wait for you</i> (menyerobot masuk ke sebuah jarak parkir)	11.	Saya merasa bersalah ketika menyerobot parkir (uf)	✓			
	12.	Saya tidak merasa bersalah telah menyerobot parkir, sehingga pengendara lain kesal dan menunggu (f)	✓			
	13.	Saya memilih parkir terlalu lama dan membuat pengendara lain menunggu (f)	✓			
	14.	Saya merebut tempat parkir tanpa menghiraukan perasaan orang lain (f)	✓			
<i>flashing high beams at other driver</i> (mengedipkan lampu jauh pada	15.	Saya menyalakan lampu jarak jauh berulang-ulang ketika ada pengendara lain dari lawan arah yang mengambil jalur saya	✓			



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

pengendara lain)	(f)			
	16. Saya menyalakan lampu jarak jauh berulang-ulang kepada pengendara lain agar diberi celah untuk dapat mendahului (f)	✓		
	17. Saya membalas menyalakan lampu jarak jauh ketika pengendara lain menggunakan lampu jarak jauh ketika malam hari (f)	✓		
waiting until the last minute to merge (not waiting in line) (menunggu lampu merah tidak pada garis)	18. Saya melewati batas garis marka ketika lampu merah (f)	✓		
	19. Saya mengantri di belakang garis marka ketika lampu merah (uf)	✓		
	20. Saya mempercepat laju kendaraan agar tidak terjebak lampu merah (f)	✓		
speeding up	21. Saat lampu kuning			



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

<i>to yellow light</i> (mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala)		menyala saya <i>menggas</i> laju kendaraan (f)			
	22.	Biasa bagi saya menerobos lampu kuning saat sedang terburu-buru (f)	✓		
	23.	Saya memperlambat laju kendaraan saat lampu kuning menyala (uf)	✓		
<i>changing lane without signaling</i> (mengganti jalur tanpa memberikan tanda)	24.	Saya memberi tanda lampu sign ketika hendak berbelok (uf)	✓		
	25.	Saya tidak memberi tanda lampu <i>sign</i> ketika berbelok di jalan yang sepi (f)	✓		
	26.	Biasa bagi saya tidak memberi tanda lampu <i>sign</i> saat sedang terburu-buru (f)	✓		
	27.	Jika sedang terburu-buru saya lupa untuk memberikan lampu <i>sign</i> ketika berbelok (f)	✓		
	28.	Saya menegur jika ada ibu-ibu yang tidak memberikan lampu <i>sign</i>	✓		



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

		saat berbelok (uf)			
Bloking the lane (menghalangi jalan orang lain)	29.	Saya menyenggol pengemudi lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya sukai (f)	✓		
	30.	Saya menghalangi jalan orang lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya sukai (f)	✓		
	31.	Saya memberi celah kepada orang lain supaya dapat mendahului saya(uf)	✓		
Honking the horn (membunyikan klakson)	32.	Saya menekan klakson panjang ketika pengendara lain melakukan tindakan yang tidak sesuai (f)	✓		
	33.	Saya tetap tenang ketika pengendara lain mengklakson berulang kali (uf)	✓		
	34.	Saya diam saja ketika pengendara lain	✓		



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

		melakukan tindakan yang tidak saya sukai (uf)			
Going over speed limit (mengemudi diatas batas kecepatan)	35.	Saat berkendara saya mengabaikan rambu batas kecepatan maksimum yang telah di tentukan di jalan (f)	0		
	36.	Saya berkendara sesuai dengan kecepatan arus lalu lintas (uf)	✓		
	37.	Di jalan raya, saya merasa puas berkendara di atas kecepatan 80km/jam (f)	✓		
Driving too slowly (mengemudi terlalu lambat di bawah batas kecepatan).	38.	saya melambatkan kendaraan saat ada kendaraan lain yang ingin menyalip di jalur saya (uf)	✓		
	39.	Mengemudi dibawah batas kecepatan 20km/jam merupakan hal biasa bagi saya (f)	✓		
	40.	Saya memperlambat kendaraan untuk membuat pengemudi lain frustrasi (f)	✓		



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Tailgating (mengemudi dengan jarak yang sangat dekat dengan orang di depan agar pengemudi di depan melaju lebih cepat)	41.	Saya <i>memepet</i> kendaraan lain dari belakang agar kendaraan itu melaju lebih cepat (f)			
	42.	Saya takut mengemudi dengan jarak terlalu dekat dengan kendaraan lain (uf)			
	43.	Saya <i>memepet</i> pengemudi lain untuk waktu yang lama (f)			

Catatan :

1. Isi (Kesesuaian dengan Indikator) :

.....

.....

2. Bahasa :

.....

.....

3. Jumlah Item :

.....

.....

Pekanbaru, 15 03 2017.

Validator

Ivan Muhammad Agung M.Si



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

**LEMBAR VALIDASI ALAT UKUR
(SKALA AGGRESSIVE DRIVING)**

1. Defenisi Operasional

Aggressive driving adalah perilaku berkendara yang cenderung berakibat meningkatkan risiko kecelakaan terhadap orang lain dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu. Selain itu *Aggressive driving* merupakan hasil skor yang diperoleh dari respon terhadap skala yang mengacu pada kategori *aggressive driving* yang dikemukakan oleh James dan Nahl (2000). Semakin tinggi skor total pada skala *aggressive driving*, maka semakin tinggi pula *aggressive driving* pengendara sepeda motor. Sebaliknya semakin rendah skor total pada skala *aggressive driving*, maka *aggressive driving* pengendara sepeda motor semakin rendah.

Indikator *aggressive driving* tersebut adalah :

- (a) *Making obscene gestures* :
membuat isyarat yang tidak sopan yang ditunjukkan kepada pengendara lain
- (b) *Passing on the shoulders* :
mengemudi terlalu merapat ke bahu jalan
- (c) *Failing to yield to merging* :
kurangnya rasa mengalah untuk mengantri saat macet
- (d) *pulling into a parking space and making other wait for you* :



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

merebut parkir sehingga membuat orang menunggu

(e) *Flashing high beams at other driver :*

mengedipkan lampu jauh pada pengendara lain

(f) *Waiting until the last minute to merge (not waiting in line) :*

menunggu lampu merah pada menit terakhir atau menunggu lampu merah tidak pada garis

(g) *Speeding up to yellow light :*

mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala

(h) *Changing lane without signaling :*

berpindah jalur tanpa memberikan tanda

(i) *Bloking the lane :*

menghalangi jalan orang lain

(j) *Honking the horn :*

membunyikan klakson

(k) *Going over speed limit :*

mengemudi diatas batas kecepatan

(l) *Driving too slowly :*

mengemudi terlalu lambat di bawah batas kecepatan

(m) *Tailgating :*

membuntuti pengendara lain dari belakang



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

2. Skala yang digunakan

- Buat sendiri (✓)
- Terjemahan (-)
- Modifikasi (-)

3. Jumlah aitem

Aitem dalam skala ini adalah 39 aitem

4. Format respon

Format respon yang digunakan dalam skala ini terdiri dari 4 alternatif jawaban yaitu: TP, P, S dan SS

5. Penilaian setiap aitem

Pada bagian ini peneliti memohon kepada bapak untuk memberikan penilaian pada setiap pernyataan dalam skala persepsi risiko kecelakaan yang telah peneliti susun. Pada bapak dimohon untuk menilai berdasarkan kesesuaian pernyataan (aitem) dengan variabel yang diukur. Penilaian dilakukan dengan memilih salah satu dari alternatif jawaban yang sediakan, yaitu Relevan (R), Kurang Relevan (KR), Tidak Relevan (TR). Untuk jawaban dipilih, mohon bapak memberikan tanda ceklis (✓) pada kolom yang telah disediakan:

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban		
		R	KR	TR
1	Saya membalas kemarahan orang lain dengan senyuman (f)	✓		



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

State Islamic University of Sultan Syarif Kasim Riau

Jika bapak menilai bahwa aitem tersebut sesuai dengan indikatornya berilah tanda (✓) pada Relevan (R). Demikian seterusnya untuk semua aitem.

SKALA AGGRESSIVE DRIVING

Indikator	No	Pernyataan	Pilihan Jawaban		
			R	KR	TR
<i>Making obscene gestures</i> (membuat isyarat yang tidak sopan)	1.	Saya mengumpat atau berkata kotor kepada pengendara lain yang menghalang-langai jalan saya (f)	✓		
	2.	Saya tersenyum ke pada pengendara lain yang menghalangi jalan saya (uf)	✓		
	3.	Saya tidak membalas penghinaan pengendara lain pada saya (uf)	✓		
	4.	Saya melotot pada pengemudi lainnya (f)	✓		
<i>Passing on the shoulders</i> (mengemudi terlalu merapat ke bahu jalan)	5.	Saya berkendara melewati bahu jalan / trotoar saat keadaan jalan macet (f)	✓		
	6.	Saya menggunakan bahu jalan/ trotoar	✓		



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

		untuk mempercepat kendaraan saya (f)			
	7.	Walaupun dalam keadaan macet saya tidak menggunakan bahu jalan/ trotoar untuk mempercepat kendaraan saya (uf)	✓		
Failing to yield to merging traffic (kurangnya rasa mengalah dari pengemudi saat sedang macet)	8.	Saya menghalang-halangi pengendara lain yang ingin menyalip kendaraan saya saat sedang macet (f)	✓		
	9.	Saya tidak memberikan celah bagi kendaraan lain yang mencoba masuk ke jalur di depan saya saat sedang macet (f)	✓		
	10.	Saya memberikan celah bagi pengendara lain yang ingin memotong jalur saya saat sedang macet (uf)	✓		
pulling into a	11.	Saya merasa bersalah	✓		



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

parking space and making other wait for you (menyerobot masuk ke sebuah jarak parkir)		ketika menyerobot parkir (uf)			
	12.	Saya tidak merasa bersalah telah menyerobot parkir, sehingga pengendara lain kesal dan menunggu (f)	✓		
	13.	Saya memilih parkir terlalu lama dan membuat pengendara lain menunggu (f)	✓		
	14.	Saya merebut tempat parkir tanpa menghiraukan perasaan orang lain (f)	✓		
flashing high beams at other driver (mendedipkan lampu jauh pada pengendara lain)	15.	Saya menyalakan lampu jarak jauh berulang-ulang ketika ada pengendara lain dari lawan arah yang mengambil jalur saya (f)	✓		
	16.	Saya menyalakan lampu jarak jauh berulang-ulang kepada pengendara lain agar diberi celah untuk dapat	✓		



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

		mendahului (f)			
	17.	Saya membalas menyalakan lampu jarak jauh ketika pengendara lain menggunakan lampu jarak jauh ketika malam hari (f)	✓		
waiting until the last minute to merge (not waiting in line) (menunggu lampu merah tidak pada garis)	18.	Saya melewati batas garis marka ketika lampu merah (f)	✓		
	19.	Saya mengantri di belakang garis marka ketika lampu merah (uf)	✓		
	20.	Saya mempercepat laju kendaraan agar tidak terjebak lampu merah (f)	✓		
speeding up to yellow light (mempercepat kendaraan saat lampu kuning)	21.	Saat lampu kuning menyala saya menggas laju kendaraan (f)	✓		
	22.	Biasa bagi saya menerobos lampu kuning saat sedang terburu-buru (f)	✓		



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

menyala)	23.	Saya memperlambat laju kendaran saat lampu kuning menyala (uf)	✓		
changing lane without signaling (mengganti jalur tanpa memberikan tanda)	24.	Saya memberi tanda lampu sign ketika hendak berbelok (uf)	✓		
	25.	Saya tidak memberi tanda lampu sign ketika berbelok di jalan yang sepi (f)	✓		
	26.	Biasa bagi saya tidak memberi tanda lampu sign saat sedang terburu-buru (f)	✓		
	27.	Jika sedang terburu-buru saya lupa untuk memberikan lampu sign ketika berbelok (f)	✓		
	28.	Saya menegur jika ada ibu-ibu yang tidak memberikan lampu sign saat berbelok (uf)	✓		
Bloking the lane (menghalangi jalan orang lain)	29.	Saya menyenggol pengemudi lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya sukai (f)	✓		



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

	30.	Saya menghalang-halangi jalan orang lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya sukai (f)	✓		
	31.	Saya memberi celah kepada orang lain supaya dapat mendahului saya(uf)	✓		
Honking the horn (membunyikan klakson)	32.	Saya menekan klakson panjang ketika pengendara lain melakukan tindakan yang tidak sesuai (f)	✓		
	33.	Saya tetap tenang ketika pengendara lain mengklakson berulang kali (uf)	✓		
	34.	Saya diam saja ketika pengendara lain melakukan tindakan yang tidak saya sukai (uf)	✓		
Going over speed limit (mengemudi diatas batas	35.	Saat berkendara saya mengabaikan rambu batas kecepatan maksimum yang telah	✓		



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

kecepatan)		di tentukan di jalan (f)			
	36.	Saya berkendara sesuai dengan kecepatan arus lalu lintas (uf)	✓		
	37.	Di jalan raya, saya merasa puas berkendara di atas kecepatan 80km/jam (f)	✓		
Driving too slowly (mengemudi terlalu lambat di bawah batas kecepatan).	38.	saya melambatkan kendaraan saat ada kendaraan lain yang ingin menyalip di jalur saya (uf)	✓		
	39.	Mengemudi dibawah batas kecepatan 20km/jam merupakan hal biasa bagi saya (f)	✓		
	40.	Saya memperlambat kendaraan untuk membuat pengemudi lain frustasi (f)	✓		
Tailgating (mengemudi dengan jarak yang sangat dekat dengan orang di depan agar	41.	Saya memepet kendaraan lain dari belakang agar kendaraan itu melaju lebih cepat (f)	✓		
	42.	Saya takut mengemudi dengan jarak terlalu dekat dengan kendaraan	✓		



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

dekat dengan orang di depan agar pengemudi di depan melaju lebih cepat)	42.	Saya takut mengemudi dengan jarak terlalu dekat dengan kendaraan lain (uf)	✓		
	43.	Saya <i>memepet</i> pengemudi lain untuk waktu yang lama (f)	✓		

Catatan :

1. Isi (Kesesuaian dengan Indikator) :

Sesuai dengan Indikator

2. Bahasa :

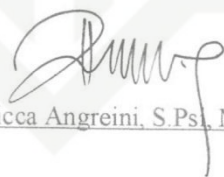
dapat dipahami

3. Jumlah Item :

Cukup

Pekanbaru, 30 Juli 2019

Validator


Ricca Angreini, S.Ps, MA

UIN SUSKA RIAU

**Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang**

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

LEMBAR VALIDASI ALAT UKUR

(Skala Persepsi Risiko Kecelakaan)

1. Defenisi Operasional

Persepsi risiko kecelakaan adalah penilaian subjektif individu tentang terjadinya suatu kecelakaan dan perhatian individu akan potensi dampak akibat dari perilaku mengemudi yang berisiko. Persepsi risiko kecelakaan juga merupakan hasil skor yang diperoleh dari respon terhadap skala *risky driving behavior* yang mengukur persepsi risiko yang dikemukakan oleh Rundmo & Iversen, (dalam Machin dan Sankey, 2008) yang terdiri dari aspek kognitif, aspek afektif dan aspek konatif (psikomotor) yang dikemukakan oleh Rhodes dan Pivik (2011). Semakin tinggi skor total pada skala persepsi risiko kecelakaan, maka semakin tinggi pula persepsi risiko kecelakaan pengendara sepeda motor. Sebaliknya semakin rendah skor total pada skala persepsi risiko kecelakaan, maka persepsi risiko kecelakaan pengendara sepeda motor semakin rendah.

2. Skala yang digunakan

- a. Buat sendiri (✓)
- b. Terjemahan (-)
- c. Modifikasi (-)

3. Jumlah aitem

Aitem dalam skala ini adalah 43 aitem



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

4. Format respon

Format respon yang digunakan dalam skala ini terdiri dari 4 alternatif jawaban yaitu: TB, BR, BT dan BST

5. Penilaian setiap aitem

Pada bagian ini peneliti memohon kepada bapak untuk memberikan penilaian pada setiap pernyataan dalam skala persepsi risiko kecelakaan yang telah peneliti susun.

Pada bapak dimohon untuk menilai berdasarkan kesesuaian pernyataan (aitem) dengan variabel yang diukur. Penilaian dilakukan dengan memilih salah satu dari alternatif jawaban yang sediakan, yaitu Relevan (R), Kurang Relevan (KR), Tidak Relevan (TR). Untuk jawaban dipilih, mohon bapak memberikan tanda ceklis (√) pada kolom yang telah disediakan:

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban		
		R	KR	TR
1	Menurunkan kecepatan saat lampu kuning menyala (f)	√		

Jika bapak menilai bahwa aitem tersebut sesuai dengan indikatornya berilah tanda (√) pada Relevan (R). Demikian seterusnya untuk semua aitem.

Skala Persepsi Risiko Kecelakaan

Aspek	Indikator	No	Pernyataan	Pilihan Jawaban		
				R	KR	TR
Kognitif	<i>likelihood of accident</i> (kecenderungan berakibat kecelakaan, meliputi kemungkinan terjadinya kecelakaan)	1.	Duel kecepatan dengan mobil tronton (F)	√		
	<i>driving efficacy</i> (keyakinan terhadap kemampuan mengemudi, meliputi kepercayaan untuk mengemudi dalam situasi berisiko)	2.	Percaya dapat mengendalikan kendaraan saat melaju diatas 100km/jam (F)	√		



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

	<i>aversion to risk taking</i> (kecenderungan untuk mengambil risiko, meliputi persepsi terhadap bahaya dari tindakan-tindakan tertentu ketika mengemudi)	3.	Melewati jalan rusak dengan kecepatan tinggi (F)	✓		
		4.	Berhati-hati melewati jalan rusak (UF)	✓		
Afektif	<i>Worry</i> (kekhawatiran terhadap risiko dan cedera didalam suasana lalu lintas)	5.	Saat saya merasa takut saya menurunkan kecepatan di jalur rawan kecelakaan (UF)	✓		
		6.	Saya tidak merasa khawatir melaju dengan kecepatan diatas 100km/jam (F)	✓		
		7.	Saya mengurangi kecepatan khawatir melukai anak-anak ketika melewati jalur sekolah (UF)	✓		
	<i>concern</i> (kepedulian terhadap risiko dan cedera didalam suasana lalu lintas)	8.	Menggunakan kecepatan 20km/jam ketika berada di permukiman padat penduduk (F)	✓		
Konatif (psikomotor)	Berpindah lajur-lajur	9.	Berpindah-pindah jalur tanpa melihat kaca spion (F)	✓		
		10.	Berpindah-pindah jalur tanpa memberi tanda saat Mengemudi (F)	✓		
		11.	Berpindah-pindah jalur dengan memberi tanda saat	✓		



© Hak cipta milik UIN Suska Riau

State Islamic University of Sultan Syarif Kasim Riau

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Mengebut	12	mengemudi (UF) <i>Ngebut</i> dengan kecepatan tinggi agar cepat sampai di kampus karena sudah terlambat masuk kuliah(F)	✓		
	13	Berekendara diatas batas kecepatan di daerah rawan kecelakaan (F)	✓		
	14	mempercepat laju kendaraan ketika memiliki janji dengan seseorang (F)	✓		
	15	Berkendara sesuai batas kecepatan di daerah rawan kecelakaan (UF)	✓		
Melaju cepat ditikungan	16	Berkendara dengan kecepatan tinggi di tikungan tajam (F)	✓		
	17	Tidak menurunkan kecepatan ketika ada tikungan tajam (F)	✓		
	18	Menurunkan kecepatan ketika ada tikungan tajam (UF)	✓		
Mengemudi saat mengantuk/ lelah	19	merasa lelah dan butuh istirahat, tapi tetap memaksakan diri untuk berkendara (F)	✓		
	20	Berkendara dengan kecepatan tinggi saat sedang mengantuk (F)	✓		
Mengemudi setelah mengonsumsi minuman beralkohol	21	Berekendara dengan hati-hati setelah mengonsumsi alkohol (UF)	✓		
	22	Berkendara dengan kondisi mabuk setelah mengonsumsi	✓		



© Hak cipta milik UIN Suska Riau

State Islamic University of Sultan Syarif Kasim Riau

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

			alkohol (F)			
	Terdistruksi oleh aktivitas lain	23	Menelepon saat mengemudi sehingga konsentrasi teralihkan (F)	✓		
	Terdistruksi oleh penumpang	24	Berkendara dengan kecepatan tinggi bersama penumpang yang mabuk (F)	✓		
		25	Berkendara dengan hati-hati karena membawa penumpang yang mengantuk setelah minum obat (UF)	✓		
	Menerobos lampu merah	26	memperlambat kendaraan ketika lampu merah (UF)	✓		
		27	Mempercepat kendaraan ketika lampu kuning menyala (F)	✓		
	Berhenti mendadak	28	Menerobos lampu merah di perempatan rawan kecelakaan (F)	✓		
		29	Mengemudi terlalu dekat dan berhenti secara tiba-tiba (F)	✓		
		30	Berhenti mendadak didepan bus yang sedang melaju (F)	✓		
	Beradu kecepatan	31	Beradu kecepatan dengan mobil tronton (F)	✓		
		32	Berkendara dengan kecepatan tinggi saat ada kendaraan lain yang ingin mendahului (F)	✓		
		33	Memberikan jalan ketika ada kendaraan yang ingin mendahului (UF)	✓		
	Mendahului ketika menikung	34	menyalip dan memotong	✓		



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

			kendaraan saat melaju di jalan menikung (F)			
		35	Memberikan jalan kendaraan lain saat berada di tikungan (UF)	✓		
	Melawan arah	36	Mengemudi melawan arah dengan kecepatan tinggi (F)	✓		
	Belok tanpa lampu sein	37	Berbelok tanpa memberikan tanda lampu sein (F)	✓		
		38	Berbelok dengan memberikan tanda lampu sein (UF)	✓		
	Tidak mengurangi kecepatan saat belok	39	Menurunkan kecepatan saat akan berbelok (UF)	✓		
		40	Melaju dengan kecepatan tinggi saat akan berbelok (F)	✓		
	Tidak menggunakan pengaman	41	Berkendara menggunakan helm hanya untuk menghindari tilangan dari Polisi (F)	✓		
		42	Berkendara tanpa menggunakan helm (F)	✓		
		43	Berkendara menggunakan helm dan jaket (UF)	✓		
jumlah		44				

Catatan :

1. Isi (Kesesuaian dengan Indikator) :

Sesuai dg Indikator



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

2. Bahasa :

dapat dipahami

3. Jumlah Item :

Cukup

Pekanbaru, 30 Juli 2019

Validator

Ricca Angreini, S.Psi, MA

UIN SUSKA RIAU

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

LAMPIRAN B

Skala Try Out

UIN SUSKA RIAU

PETUNJUK PENGISIAN

Skala 1

Berikut ini adalah gambaran situasi mengemudi yang akan anda temui di jalan. Anda berperan sebagai pengemudi. Anda diminta untuk menilai risiko yang akan terjadi apabila anda berada pada situasi tersebut dengan cara memilih salah satu diantara empat kolom pilihan yang tersedia disamping kolom kanan situasi tersebut sesuai dengan petunjuk berikut ini:

Jika anda menilai situasi yang dihadapi sebagai **tidak berisiko**, maka pilihlah kolom **TB**

Jika anda menilai situasi yang dihadapi sebagai **berisiko rendah**, maka pilihlah kolom **BR**

Jika anda menilai situasi yang dihadapi sebagai **berisiko tinggi**, maka pilihlah kolom **BT**

Jika anda menilai situasi yang dihadapi sebagai **berisiko sangat tinggi**, maka pilihlah kolom **BST**

Contoh :

Jika jawaban anda **berisiko sangat tinggi**

No	Pernyataan	TB	BR	BT	BST
1.	menurunkan kecepatan saat lampu kuning menyala				X

NO	PERNYATAAN	TB	BR	BT	BST
1.	Duel kecepatan dengan mobil tronton				
2.	Percaya dapat mengendalikan kendaraan saat melaju diatas 100km/jam				
3.	Melewati jalan rusak dengan kecepatan tinggi				
4.	Berhati-hati melewati jalan rusak				
5.	Saat saya merasa takut saya menurunkan kecepatan di jalur				

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak Cipta dilindungi UIN Suska Riau

State Islamic University of Sultan Syarif Kasim Riau

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

State Islamic University of Sultan Syaif Kasim Riau

	rawan kecelakaan				
6.	Saya tidak merasa khawatir melaju dengan kecepatan diatas 100km/jam				
7.	Saya mengurangi kecepatan khawatir melukai anak-anak ketika melewati jalur sekolah				
8.	Menggunakan kecepatan 20km/jam ketika berada di permukiman padat penduduk				
9.	Berpindah-pindah jalur tanpa melihat kaca spion				
10.	Berpindah-pindah jalur tanpa memberi tanda saat mengemudi				
11.	Berpindah-pindah jalur dengan memberi tanda saat mengemudi				
12.	<i>Ngebut</i> dengan kecepatan tinggi agar cepat sampai di kampus karena sudah terlambat masuk kuliah				
13.	Berekendara diatas batas kecepatan di daerah rawan kecelakaan				
14.	mempercepat laju kendaraan ketika memiliki janji dengan seseorang				
15.	Berkendara sesuai batas kecepatan di daerah rawan kecelakaan				
16.	Berkendara dengan kecepatan tinggi di tikungan tajam				
17.	Tidak menurunkan kecepatan ketika ada tikungan tajam				
18.	Menurunkan kecepatan ketika ada tikungan tajam				
19.	merasa lelah dan butuh istirahat, tapi tetap memaksakan diri untuk berkendara				
20.	Berkendara dengan kecepatan tinggi saat sedang mengantuk				
21.	Berekendara dengan hati-hati setelah mengkonsumsi alkohol				
22.	Berkendara dengan kondisi mabuk setelah mengkonsumsi alkohol				

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

State Islamic University of Sultan Syaif Kasim Riau

23.	Menelepon saat mengemudi sehingga konsentrasi teralihkan				
24.	Berkendara dengan kecepatan tinggi bersama penumpang yang mabuk				
25.	Berkendara dengan hati-hati karena membawa penumpang yang mengantuk setelah minum obat				
26.	memperlambat kendaraan ketika lampu merah				
27.	Mempercepat kendaraan ketika lampu kuning menyala				
28.	Menerobos lampu merah di perempatan rawan kecelakaan				
29.	Mengemudi terlalu dekat dan berhenti secara tiba-tiba				
30.	Berhenti mendadak didepan bus yang sedang melaju				
31.	Beradu kecepatan dengan mobil tronton				
32.	Berkendara dengan kecepatan tinggi saat ada kendaraan lain yang ingin mendahului				
33.	Memberikan jalan ketika ada kendaraan yang ingin mendahului				
34.	menyalip dan memotong kendaraan saat melaju di jalan menikung				
35.	Memberikan jalan kendaraan lain saat berada di tikungan				
36.	Mengemudi melawan arah dengan kecepatan tinggi				
37.	Berbelok tanpa memberikan tanda lampu sein				
38.	Berbelok dengan memberikan tanda lampu sein				
39.	Menurunkan kecepatan saat akan berbelok				
40.	Melaju dengan kecepatan tinggi saat akan berbelok				
41.	Berkendara menggunakan helm hanya untuk menghindari tilangan dari Polisi				

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

42.	Berkendara tanpa menggunakan helm				
43.	Berkendara menggunakan helm dan jaket				

PETUNJUK PENGISIAN SKALA

Berikut ini ada sejumlah pernyataan mengenai cara berkendara yang mungkin anda lakukan. Anda diminta untuk menyebutkan frekuensi cara berkendara tersebut. Untuk itu bacalah setiap pernyataan dengan seksama, kemudian berikan jawaban atau respon anda dengan memberi tanda (X) pada salah satu jawaban yang paling sesuai dengan jawaban anda di kolom yang telah di sediakan di sebelah kanannya.

CONTOH

No	Pernyataan	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
1.	Saya membalas kemarahan orang lain dengan senyuman.			X	

Jika anda menilai bahwa pernyataan tersebut sering berilah tanda (X) pada kolom SERING. Demikian seterusnya untuk setiap pernyataan yang tersedia.

No	Pernyataan	TP	P	S	SS
1	Saya mengumpat atau berkata kotor kepada pengendara lain yang menghalang-halangi jalan saya				
2	Saya tersenyum ke pada pengendara lain yang menghalangi jalan saya				
3	Saya tidak membalas penghinaan pengendara lain pada saya				
4	Saya melotot pada pengemudi lainnya				



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

5	Saya berkendara melewati bahu jalan / trotoar saat keadaan jalan macet				
6	Saya menggunakan bahu jalan/ trotoar untuk mempercepat kendaraan saya				
7	Walaupun dalam keadaan macet saya tidak menggunakan bahu jalan/ trotoar untuk mempercepat kendaraan saya				
8	Saya menghalang-halangi pengendara lain yang ingin menyalip kendaraan saya saat sedang macet				
9	Saya tidak memberikan celah bagi kendaraan lain yang mencoba masuk ke jalur di depan saya saat sedang macet				
10	Saya memberikan celah bagi pengendara lain yang ingin memotong jalur saya saat sedang macet				
11	Saya merasa bersalah ketika menyerobot parkir				
12	Saya tidak merasa bersalah telah menyerobot parkir, sehingga pengendara lain kesal dan menunggu				
13	Saya memilih parkir terlalu lama dan membuat pengendara lain menunggu				
14	Saya merebut tempat parkir tanpa menghiraukan perasaan orang lain				
15	Saya menyalakan lampu jarak jauh berulang-ulang ketika ada pengendara lain dari lawan arah yang mengambil jalur saya				
16	Saya menyalakan lampu jarak jauh berulang-ulang kepada pengendara lain agar diberi celah untuk dapat mendahului				
17	Saya membalas menyalakan lampu jarak jauh ketika pengendara lain menggunakan				

State Islamic University of Sultan Syarif Kasim Riau

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak Cipta milik UIN Suska Riau

	lampu jarak jauh ketika malam hari				
18	Saya melewati batas garis marka ketika lampu merah				
19	Saya mengantri di belakang garis marka ketika lampu merah				
20	Saya mempercepat laju kendaraan agar tidak terjebak lampu merah				
21	Saat lampu kuning menyala saya <i>menggas</i> laju kendaraan				
22	Biasa bagi saya menerobos lampu kuning saat sedang terburu-buru				
23	Saya memperlambat laju kendaran saat lampu kuning menyala				
24	Saya memberi tanda lampu sign ketika hendak berbelok				
25	Saya tidak memberi tanda lampu <i>sign</i> ketika berbelok di jalan yang sepi				
26	Biasa bagi saya tidak memberi tanda lampu <i>sign</i> saat sedang terburu-buru				
27	Jika sedang terburu-buru saya lupa untuk memberikan lampu <i>sign</i> ketika berbelok				
28	Saya menegur jika ada ibu-ibu yang tidak memberikan lampu <i>sign</i> saat berbelok				
29	Saya menyanggol pengemudi lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya sukai				
30	Saya menghalang-halangi jalan orang lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya sukai				
31	Saya memberi celah kepada orang lain supaya dapat mendahului saya				
32	Saya menekan klakson panjang ketika pengendara lain melakukan tindakan yang tidak sesuai				



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

33	Saya tetap tenang ketika pengendara lain mengklakson berulang kali				
34	Saya diam saja ketika pengendara lain melakukan tindakan yang tidak saya sukai				
35	Saat berkendara saya mengabaikan rambu batas kecepatan maksimum yang telah di tentukan di jalan				
36	Saya berkendara sesuai dengan kecepatan arus lalu lintas				
37	Di jalan raya, saya merasa puas berkendara di atas kecepatan 80km/jam				
38	saya melambatkan kendaraan saat ada kendaraan lain yang ingin menyalip di jalur saya				
39	Mengemudi dibawah batas kecepatan 20km/jam merupakan hal biasa bagi saya				
40	Saya memperlambat kendaraan untuk membuat pengemudi lain frustrasi				
41	Saya <i>memepet</i> kedaraan lain dari belakang agar kendaraan itu melaju lebih cepat				
42	Saya takut mengemudi dengan jarak terlalu dekat dengan kendaraan lain				
43	Saya <i>memepet</i> pengemudi lain untuk waktu yang lama				

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

LAMPIRAN C

Tabulasi Data Mentah *Try Out*

UIN SUSKA RIAU

TABULASI DATA *TRY OUT* SKALA PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN (VARIABEL X)

NO	NOMOR AITEM																																											TOT	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43		
1	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	2	4	1	1	4	4	2	4	2	4	3	1	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	1	4	4	4	144
2	4	3	4	4	4	3	2	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	2	4	3	3	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	2	4	4	155
3	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	2	3	2	4	4	2	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	1	4	4	4	155
4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	1	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	3	4	4	3	4	4	3	4	1	4	3	4	4	4	2	4	3	4	4	4	1	4	4	152
5	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	2	3	4	4	4	2	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	161
6	4	3	4	4	4	2	1	4	4	4	1	2	4	4	1	4	4	1	4	3	2	4	4	3	1	2	4	4	3	1	4	4	3	4	2	3	4	2	4	3	3	1	1	128	
7	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	2	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	160	
8	4	4	4	4	4	2	3	2	4	4	2	4	3	4	4	4	4	1	3	2	3	4	2	3	4	2	2	3	3	4	2	4	4	4	4	4	2	2	2	4	4	4	1	137	
9	4	4	4	4	1	4	1	4	3	3	3	4	3	4	4	4	4	3	4	3	2	3	4	4	3	2	3	4	4	2	3	2	3	3	3	4	2	3	4	2	3	4	4	140	
10	4	4	3	2	2	4	1	4	4	4	2	4	4	4	2	4	4	3	1	4	1	4	4	4	2	4	1	3	4	2	4	4	3	4	2	4	4	4	4	2	2	4	4	138	
11	4	2	4	4	4	1	4	4	1	4	4	2	2	2	4	4	4	4	2	2	1	2	2	2	4	4	3	2	3	4	4	4	4	4	1	4	4	1	1	4	4	4	4	132	
12	4	4	4	4	4	4	1	4	4	2	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	2	1	4	1	4	4	4	4	4	4	4	2	4	2	1	4	4	148	
13	4	4	4	4	1	4	4	1	4	4	1	4	4	4	1	4	4	4	4	4	1	4	4	4	1	1	1	1	4	1	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	139	
14	3	2	2	3	4	2	3	1	2	3	4	4	4	3	2	2	3	3	3	2	4	2	2	2	4	4	3	3	2	4	2	3	4	2	3	2	3	4	2	2	2	3	120		
15	4	4	4	2	2	3	3	1	4	4	4	4	2	4	3	4	4	4	4	4	1	4	4	4	2	2	3	4	4	1	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	148	
16	4	4	4	1	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	1	4	4	4	4	4	2	4	4	1	4	4	4	4	1	4	4	4	4	1	1	4	4	146	
17	4	4	3	4	4	4	4	1	4	4	2	4	4	4	2	4	4	4	4	4	1	4	4	4	2	4	3	4	4	1	4	4	4	2	3	4	4	4	4	3	2	4	4	149	
18	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	1	4	4	155		
19	4	4	4	4	2	3	2	2	3	4	2	3	4	4	2	4	4	4	4	4	1	4	4	3	3	4	3	4	4	1	4	4	4	4	3	4	4	2	3	4	4	4	3	145	
20	4	4	4	4	4	3	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	1	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	2	4	4	159	
21	4	4	1	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	2	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	159	
22	4	4	4	4	4	4	1	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	1	4	4	4	2	4	3	4	4	2	4	4	4	3	4	3	4	4	4	3	2	4	4	151
23	4	4	4	2	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	1	4	3	4	4	2	4	4	3	4	3	4	4	2	4	4	4	4	4	154	
24	4	3	4	4	4	2	4	1	3	1	2	1	3	1	3	2	1	3	1	4	4	4	1	4	4	2	2	3	2	3	2	1	3	1	3	4	2	2	4	3	2	3	4	114	
25	4	4	4	2	2	4	4	4	4	4	3	4	3	2	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	2	2	4	4	4	4	153	
26	4	2	4	4	4	3	4	3	2	2	3	2	2	4	4	2	1	3	2	3	4	3	2	3	4	4	3	2	2	3	3	2	3	2	4	3	2	4	3	1	3	2	4	124	
27	4	4	4	4	4	4	1	4	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	4	2	4	4	4	3	3	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	159	
28	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	161
29	4	4	4	4	4	1	4	1	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	2	4	4	1	4	4	4	4	3	4	4	1	4	4	3	4	4	152	
30	4	4	4	4	4	4	1	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	2	4	2	4	3	2	4	4	4	4	4	3	2	4	4	2	2	2	4	148	
31	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	2	4	4	1	4	4	4	1	3	4	4	1	4	4	3	4	4	154		
32	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	1	4	1	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	1	4	4	151	
33	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	166
34	4	4	4	4	4	4	1	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	3	3	2	4	3	4	4	2	4	4	4	2	3	4	4	4	4	4	2	4	4	153	
35	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	1	4	4	4	4	2	4	4	3	4	4	3	4	4	157		
36	4	4	4	3	4	2	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	2	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	156	
37	4	4	4	4	4	3	2	4	4	2	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	1	4	4	4	3	4	4	4	1	4	4	3	4	3	4	4	3	3	4	4	4	4	154		
38	4	4	4	4	4	3	1	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	1	4	4	4	1	4	4	2	4	4	2	4	4	154		
39	4	4	4	4	4	4	2	4	4	2	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	1	4	4	4	4	4	2	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	157	

1. Menghindari penyalahgunaan sumber;
2. Dianggap mengemukakan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun t

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.



- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumunkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun

NO	NOMOR AITEM																																											TOT		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43			
40	4	3	4	3	2	4	2	4	2	4	2	4	4	4	3	4	2	4	4	4	3	4	4	4	2	1	4	4	4	4	4	4	2	4	4	3	2	1	2	2	1	4	1	135		
41	4	4	2	1	1	4	4	3	3	1	2	3	4	2	2	4	4	4	2	3	3	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3	139	
42	2	3	3	4	3	2	4	1	1	2	3	3	4	4	2	2	3	4	3	2	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	2	3	3	4	3	2	3	2	3	3	3	123	
43	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	3	4	4	4	2	4	4	3	4	4	2	4	4	4	2	2	4	4	4	4	4	2	4	2	4	4	2	2	4	4	4	4	2	150	
44	4	4	4	4	1	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	1	1	4	4	4	4	4	4	2	4	1	4	4	1	1	4	2	4	1	143		
45	4	4	3	4	3	4	3	2	1	3	3	2	2	2	3	4	3	3	3	2	2	2	3	2	2	3	4	4	4	4	33	3	3	2	1	1	1	1	2	2	2	2	3	144		
46	4	4	4	3	1	4	2	4	4	3	2	4	3	4	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	2	1	3	4	4	3	3	2	3	2	3	3	2	1	3	2	4	2	127		
47	4	1	3	4	4	3	2	1	3	4	3	3	3	3	2	2	2	4	4	2	4	4	4	2	2	1	2	2	2	4	4	4	1	2	1	4	3	1	1	2	2	1	1	111		
48	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	2	4	4	4	3	3	3	4	4	2	4	4	3	4	2	4	3	1	3	4	3	4	153		
49	4	4	4	4	4	1	4	2	2	1	1	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	2	4	4	4	2	3	4	4	4	3	4	3	2	3	2	3	4	3	3	4	4	3	2	138	
50	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	1	4	4	4	1	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	160	
51	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	1	4	4	4	1	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	160	
52	4	4	4	2	3	4	4	3	4	4	3	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	1	4	4	3	3	4	4	4	1	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	155	
53	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	1	4	4	1	4	4	3	4	4	4	4	4	4	2	3	4	4	4	4	1	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	152
54	4	3	3	4	4	1	1	3	4	4	1	3	4	3	2	3	4	2	1	2	1	4	1	4	1	2	1	3	3	1	3	4	3	4	3	4	3	2	3	2	4	2	4	2	4	118
55	4	4	4	3	3	4	3	3	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	3	4	2	4	4	4	3	4	2	4	4	1	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	4	1	3	4	150	
56	4	3	4	3	4	4	1	1	4	4	4	4	4	2	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	1	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	154	
57	1	2	1	4	4	2	4	1	2	1	4	4	4	1	4	2	1	4	2	2	1	4	4	4	4	4	2	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	3	4	4	3	4	4	4	129	
58	4	3	4	4	4	3	4	1	4	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	2	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	156	
59	4	4	4	3	3	4	1	3	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	3	4	4	4	1	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	154	
60	4	4	4	4	3	4	4	1	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	3	4	4	2	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	3	4	4	157	
61	3	4	4	4	4	1	2	1	4	4	3	4	4	3	4	4	4	3	4	4	2	4	3	3	3	3	2	4	4	1	3	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	3	2	4	143	
62	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	3	3	4	1	4	4	1	4	4	3	4	3	4	4	2	3	4	2	4	4	153		
63	4	3	4	4	4	1	1	1	4	1	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	1	4	4	3	3	4	1	4	4	1	4	4	3	4	3	4	4	2	3	4	2	4	4	139		
64	4	4	4	4	4	1	2	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	2	4	4	4	4	4	1	2	4	2	4	4	4	1	4	4	1	2	4	4	1	4	4	141		
65	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	1	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	3	3	3	4	4	1	4	4	3	3	4	4	4	2	3	4	3	4	4	153		
66	4	1	4	4	1	4	3	4	2	4	4	4	3	4	1	4	4	4	3	4	3	4	4	2	3	2	3	4	3	2	4	4	4	3	4	2	3	3	4	4	2	4	3	140		
67	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	3	4	4	4	4	1	4	4	4	4	2	4	4	3	4	4	3	4	4	158		
68	2	3	4	2	2	3	3	2	3	3	4	2	3	3	2	3	4	2	4	3	2	4	4	3	2	2	4	3	4	1	3	4	2	3	4	3	3	3	2	4	3	4	3	4	128	
69	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	1	4	1	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	156		
70	3	4	4	1	4	4	2	1	4	4	4	4	4	4	3	3	4	1	4	4	1	4	3	4	1	3	3	4	4	1	4	4	3	4	1	4	4	4	4	4	4	2	4	4	140	
71	4	4	4	4	4	4	1	3	4	3	4	4	4	4	2	3	3	3	4	1	4	4	4	3	4	3	4	4	1	4	4	4	4	4	1	4	4	2	3	3	4	3	4	146		
72	4	4	2	4	4	1	4	1	1	2	2	4	4	4	4	4	4	3	4	4	2	4	4	4	1	4	3	4	2	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	4	141	
73	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	3	4	4	4	1	4	4	4	4	2	4	4	3	4	4	3	4	4	158		
74	4	3	4	4	4	1	1	1	4	1	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	1	4	4	3	3	4	1	4	4	1	4	4	3	4	3	4	4	2	3	4	2	4	4	139		
75	4	4	4	4	3	4	4	1	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	3	4	4	2	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	3	4	4	157		
76	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	3	3	4	1	4	4	1	4	4	3	4	3	4	4	2	3	4	2	4	4	153		
77	2	1	3	4	3	1	3	1	3	1	3	2	2	3	4	2	1	4	1	2	3	2	1	2	3	4	2	1	2	3	2	1	4	2	4	2	3	4	4	3	1	2	4	105		
78	3	3	4	3	4	3	4	3	2	3	3	2	3	4	4	3	3	4	3	4	3																									

NO	NOMOR AITEM																																											TOT		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43			
1	1	4	2	1	2	2	2	2	2	3	3	1	1	1	2	1	2	1	3	2	2	1	4	1	1	1	1	3	1	2	3	2	3	4	1	3	1	3	2	1	1	3	1	83		
2	1	4	2	3	2	2	1	2	2	2	3	1	1	2	3	2	3	1	3	3	3	3	3	1	1	1	1	3	1	1	3	2	3	3	1	2	1	3	2	1	1	4	1	85		
3	2	3	2	2	3	3	3	1	1	2	2	1	1	1	1	1	3	2	2	3	1	1	3	2	1	1	1	3	1	1	3	4	3	2	2	2	2	3	2	1	1	2	1	84		
4	2	4	2	2	2	1	4	1	2	3	3	1	1	1	2	1	3	2	2	3	1	3	3	3	2	2	2	2	4	1	1	3	2	3	3	1	3	1	1	1	1	3	1	91		
5	1	3	3	1	2	2	3	1	1	3	3	1	1	1	2	3	2	1	1	2	2	2	3	2	2	1	2	4	1	1	2	2	3	3	1	2	1	2	2	1	1	3	1	81		
6	3	4	1	3	1	1	1	3	4	4	2	1	1	1	1	1	1	1	1	4	2	1	2	1	3	2	2	4	1	2	2	2	4	2	2	2	3	2	3	3	3	1	1	89		
7	2	4	2	3	2	2	3	1	1	3	3	1	1	1	2	1	1	2	2	3	3	3	3	1	1	1	1	3	1	1	2	2	4	3	2	3	1	2	2	1	1	3	1	85		
8	2	2	4	2	1	1	3	1	1	2	3	1	1	1	2	2	2	1	1	2	2	1	2	1	1	2	2	4	1	2	1	3	3	3	2	1	2	3	3	2	3	3	2	84		
9	2	3	2	2	2	1	3	2	2	1	2	3	1	1	2	2	3	2	3	4	3	3	3	1	1	1	2	3	1	2	1	2	2	1	3	2	2	2	2	3	2	2	3	90		
10	1	3	2	1	3	3	3	2	2	3	3	2	1	1	3	2	2	2	3	2	2	2	3	2	3	2	2	4	2	2	4	1	3	3	2	3	2	3	2	1	2	3	1	98		
11	2	4	1	4	4	4	3	4	4	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	4	4	4	1	1	1	1	3	1	1	1	1	2	3	3	3	2	1	2	1	1	4	1	90		
12	1	3	1	1	2	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	2	3	3	4	4	1	1	1	1	1	4	1	1	2	2	1	1	3	2	4	1	2	1	1	1	1	73		
13	2	3	3	1	1	1	2	1	1	2	4	1	1	1	3	3	3	1	2	1	3	3	2	2	1	1	1	2	1	3	2	3	2	4	1	2	3	2	3	1	1	2	1	83		
14	2	4	4	1	2	2	3	1	1	3	3	2	1	1	2	1	2	2	4	2	1	2	3	3	2	1	1	3	1	1	3	2	4	4	2	3	1	4	2	1	2	2	2	93		
15	2	3	1	1	2	2	3	1	1	1	4	1	1	1	2	1	1	1	1	2	4	2	3	1	2	1	1	3	1	1	1	2	3	2	1	2	2	2	2	1	1	2	2	74		
16	2	1	4	2	1	1	4	1	1	3	4	1	1	1	1	2	2	2	1	2	2	1	3	1	1	1	1	4	2	2	1	4	3	4	1	1	4	1	4	1	1	3	1	84		
17	2	3	3	1	2	2	4	2	2	3	3	1	1	2	2	2	2	2	3	2	2	1	3	3	1	1	1	4	2	2	3	3	3	3	3	1	3	1	3	2	1	1	4	1	93	
18	1	1	2	1	2	2	2	1	1	3	3	1	2	2	1	2	2	2	3	3	2	2	3	1	2	1	2	4	1	1	3	3	3	4	2	2	2	2	1	1	1	4	1	85		
19	2	3	4	1	1	2	3	1	1	3	4	1	1	1	1	1	2	2	3	2	2	2	4	2	1	1	1	4	1	1	3	2	3	3	2	4	2	2	1	1	2	3	1	87		
20	2	3	3	2	2	2	3	1	1	3	4	1	1	1	1	1	4	2	2	2	2	2	3	1	1	2	1	3	1	1	3	2	3	4	1	3	3	2	1	1	1	3	1	86		
21	1	4	4	1	3	2	4	1	1	3	4	1	1	1	2	1	1	1	1	3	3	3	2	1	1	1	2	4	1	1	2	3	2	3	1	2	4	1	1	1	1	1	1	82		
22	2	3	3	2	1	1	2	2	1	3	4	2	1	1	1	2	3	1	2	2	1	1	2	1	1	1	1	2	3	1	1	4	3	4	4	2	3	1	3	3	1	1	1	1	84	
23	1	4	3	1	1	2	3	1	1	4	3	1	1	1	1	2	2	1	3	2	2	1	3	1	1	1	2	3	1	1	4	2	3	4	1	2	1	4	2	2	2	3	1	85		
24	2	2	3	2	2	2	2	1	2	3	4	2	1	1	2	2	1	2	1	3	2	2	2	1	2	1	2	4	1	1	3	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	1	2	3	1	87
25	1	2	3	1	1	1	3	1	1	3	3	1	1	1	2	2	2	1	3	2	2	3	3	1	2	2	2	3	1	2	3	2	3	3	1	3	2	3	2	1	1	3	1	84		
26	2	3	4	1	2	2	3	1	2	3	3	2	1	1	1	2	2	3	3	4	2	2	3	1	2	1	1	4	1	1	2	2	3	3	2	3	3	3	1	1	1	3	1	91		
27	1	3	2	2	1	1	1	1	4	3	2	1	2	1	1	1	1	1	1	3	3	2	3	1	2	1	2	4	1	1	4	1	2	2	1	1	1	2	1	2	1	2	1	74		
28	1	4	1	2	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	3	1	2	1	1	4	1	1	3	2	3	3	2	3	2	3	1	1	1	3	1	81		
29	2	2	4	1	2	2	3	1	1	3	4	1	1	1	2	1	2	1	2	1	2	2	3	1	1	1	1	3	1	1	4	2	4	4	1	3	1	1	2	1	1	3	1	81		
30	1	4	4	1	1	1	2	1	1	2	4	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	1	2	1	2	4	1	1	2	1	2	3	1	2	1	2	3	1	1	2	1	76		
31	2	2	4	1	2	2	3	1	1	3	4	1	1	1	2	1	2	1	2	1	2	2	3	1	1	1	1	3	1	1	4	2	4	4	1	3	1	1	2	1	1	3	1	81		
32	1	4	1	1	1	1	1	4	4	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	4	1	4	4	1	4	1	4	4	1	1	4	1	80		
33	1	1	2	1	3	3	3	1	1	3	2	1	1	1	1	2	1	1	3	2	2	2	3	1	1	1	1	3	1	1	3	2	4	3	2	2	1	3	1	1	1	3	1	77		
34	1	3	2	1	1	1	2	1	1	2	3	1	1	1	2	2	2	1	2	2	1	1	2	1	1	1	1	3	2	2	3	1	3	3	1	2	2	2	2	1	2	3	2	74		
35	2	4	2	2	1	1	2	1	2	2	2	1	1	1	2	2	3	1	1	2	2	1	4	4	2	1	2	4	1	1	4	2	3	3	2	3	2	3	2	2	2	2	3	2	90	
36	3	4	4	2	1	1	4	1	1	3	2	1	1	1	3	1	2	1	3	4	3	3	3	1	1	1	1	2	1	1	3	2	3	4	1	2	1	3	2	1	1	2	1	86		
37	2	3	4	1	2	2	4	1	1	2	4	1	1	1	1	1	2	2	1	2	1	2	2	1	1	1	1	4	1	1	2	1	3	3	1	2	1	1	3	1	1	2	1	75		
38	1	2	2	1	4	4	4	2	1	2	1	1	2	1	4	3	4	2	1	3	4	4	2	1	2	4	3	4	2	2	1	4	1	4	4	2	4	1	1	2	1	1	2	1	101	
39	2	3	4	2	3	3	3	1	2	3	1	1	1	1	3	3	2	2	2	3	3	3	3	1	1	1	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	2	2	2	1	1	2	1	92		

NO	P
1	1
2	1
3	2
4	2
5	1
6	2
7	2
8	2
9	2
10	1
11	2
12	1
13	2
14	2
15	2
16	2
17	2
18	1
19	2
20	2
21	1
22	2
23	1
24	2
25	1
26	2
27	1
28	1
29	2
30	1
31	2
32	1
33	1
34	1
35	2
36	3
37	2
38	1
39	2

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengemukakan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun.

State Islamic U



- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penyediaan bahan referensi.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun.

NO	NOMOR AITEM																																											TOT	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43		
40	2	2	2	2	3	4	3	2	1	4	1	1	4	1	4	4	4	2	2	4	4	3	4	4	1	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	3	2	1	4	116
41	1	3	1	1	2	2	4	2	2	4	3	2	2	2	1	1	1	2	3	2	1	1	2	1	1	2	3	3	3	1	2	1	3	4	2	3	1	3	2	1	2	3	4	90	
42	3	2	3	2	1	1	4	2	1	2	3	2	2	1	2	3	2	1	4	4	3	1	1	3	1	1	1	2	1	1	2	2	1	3	2	1	3	2	2	2	2	3	2	3	88
43	2	3	4	2	2	3	3	2	2	2	3	1	2	2	3	3	3	2	4	3	3	2	2	4	2	1	1	4	1	1	3	3	2	2	1	2	1	3	2	1	1	3	2	128	
44	1	1	4	1	1	1	4	1	1	1	1	1	1	1	2	1	4	2	2	2	2	2	2	4	1	1	1	1	1	1	4	4	1	2	2	2	4	2	2	1	1	2	1	77	
45	2	2	1	4	4	4	4	1	2	3	2	2	2	4	3	3	2	2	2	3	2	2	3	4	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	4	1	3	3	3	2	2	107	
46	4	2	3	2	3	2	4	3	3	2	2	2	3	3	2	3	3	2	4	2	3	2	2	3	3	3	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	4	3	2	3	2	3	2	3	116
47	2	2	2	2	3	3	3	1	1	2	4	2	2	2	3	3	3	2	2	3	3	2	2	3	2	2	2	2	1	1	3	3	2	1	2	2	3	2	2	2	1	1	2	2	93
48	2	4	2	3	1	1	2	1	2	3	4	1	1	1	2	2	1	2	3	2	3	2	2	3	1	1	1	1	1	2	2	2	1	2	3	2	1	1	2	3	1	2	3	1	80
49	2	2	3	2	2	3	3	3	2	3	2	2	3	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	3	2	3	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	102
50	2	3	3	2	1	2	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2	2	1	1	3	3	3	3	2	2	2	2	4	1	1	2	2	2	2	2	1	1	2	1	3	1	2	1	2	88
51	2	3	3	2	1	1	4	1	2	3	4	2	1	2	2	2	2	1	3	2	2	2	4	3	1	2	1	3	1	2	4	2	3	4	2	4	1	3	2	1	2	4	2	98	
52	3	3	3	4	1	1	4	1	2	3	3	2	1	1	1	1	2	2	3	3	4	3	2	2	2	1	2	3	1	1	3	3	4	3	3	4	2	3	1	1	2	3	1	98	
53	1	3	1	2	2	2	2	1	1	3	4	1	1	1	2	1	2	2	2	3	2	1	3	1	3	1	1	4	1	1	3	3	4	3	3	4	2	3	1	1	2	3	1	88	
54	2	1	1	1	4	4	4	1	3	1	4	3	1	3	3	2	1	3	3	3	3	4	3	1	1	1	2	4	1	1	2	4	1	1	4	4	4	1	4	1	1	4	3	103	
55	2	4	3	1	2	2	3	1	1	3	4	1	1	1	2	2	2	1	3	2	1	2	3	3	1	1	1	4	1	1	3	2	3	3	1	3	1	3	2	1	1	3	1	86	
56	2	3	3	3	1	1	4	1	1	2	3	1	1	1	2	3	3	1	1	3	2	1	1	1	1	1	2	4	1	2	1	2	4	4	1	2	2	1	3	1	1	2	2	82	
57	1	3	2	1	2	2	2	1	2	3	3	1	1	1	2	3	3	1	3	2	1	2	3	3	1	1	1	4	1	1	3	2	4	4	1	3	2	4	1	1	1	4	1	88	
58	2	1	3	1	1	1	4	1	1	3	3	1	1	1	4	4	2	2	3	2	1	2	3	1	2	1	2	3	1	1	2	3	3	1	3	2	3	2	1	1	4	1	87		
59	2	3	3	2	2	2	3	1	1	2	3	1	1	1	3	3	2	2	1	3	2	2	2	2	1	2	1	1	3	1	1	2	3	3	3	1	3	2	3	2	1	1	4	1	86
60	2	2	4	2	1	1	1	1	2	3	3	3	1	1	3	1	4	1	1	3	2	2	2	1	1	1	1	3	1	1	2	3	3	3	1	3	2	3	2	1	1	4	1	84	
61	3	4	4	1	1	4	4	1	1	4	4	1	1	1	4	2	2	2	3	3	3	2	4	1	2	1	1	4	1	1	4	2	3	4	3	3	3	3	2	1	1	3	1	103	
62	2	3	4	2	3	1	1	2	3	3	1	1	3	2	4	2	4	2	4	2	4	2	1	2	4	1	1	2	1	1	1	3	4	3	2	1	1	2	1	2	3	4	4	3	97
63	2	3	3	1	4	4	3	1	1	3	2	1	1	4	2	4	2	3	4	4	4	3	1	1	4	1	4	1	2	3	4	3	1	1	3	4	2	1	1	4	4	2	107		
64	2	3	4	2	1	1	4	1	1	3	4	1	1	1	2	2	3	1	1	3	3	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	4	4	4	1	1	4	1	1	1	1	4	1	85	
65	2	2	2	2	2	2	3	2	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	3	2	2	3	1	2	2	1	2	2	3	2	2	2	3	2	92	
66	4	2	3	2	1	1	2	3	2	3	2	3	3	1	4	3	3	1	2	2	2	1	3	2	2	1	1	2	1	2	2	3	3	2	2	3	2	3	3	3	3	2	2	3	118
67	2	4	3	2	4	4	3	2	3	4	4	1	2	1	4	4	4	4	3	4	4	4	3	2	2	2	4	1	2	4	3	3	4	4	3	3	3	2	2	2	1	4	2	126	
68	4	2	3	2	1	1	1	2	2	1	1	3	2	1	3	3	4	1	1	2	2	3	3	3	2	1	3	2	2	3	3	4	3	3	2	2	1	3	2	3	3	2	1	96	
69	2	3	3	1	2	2	3	1	1	2	2	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3	1	1	1	1	3	1	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	1	1	2	1	85
70	2	3	3	2	2	2	3	1	1	2	3	1	1	1	3	2	2	2	1	4	4	4	3	1	1	2	2	3	1	2	3	3	4	4	2	2	2	1	4	2	2	2	2	2	97
71	2	4	4	2	3	4	3	2	3	3	3	3	1	4	1	2	2	1	2	1	2	1	2	3	1	2	1	3	1	3	4	1	3	4	3	4	3	4	1	2	3	3	1	105	
72	1	4	2	1	2	2	3	2	1	3	4	1	1	2	2	1	2	1	1	1	1	1	4	1	1	1	1	4	1	1	3	1	3	4	3	4	3	4	1	2	3	3	1	88	
73	2	2	4	2	2	2	3	2	2	3	3	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3	3	2	1	2	4	2	2	3	1	4	3	2	3	1	4	2	2	2	4	1	98	
74	1	4	4	1	1	1	4	1	1	4	4	1	1	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3	2	1	1	4	1	1	3	2	3	4	1	3	1	4	1	1	2	4	1	112	
75	1	3	4	1	1	2	3	2	2	4	3	1	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	4	2	1	3	2	3	3	2	3	2	3	1	2	2	3	1	97	
76	1	4	2	1	2	2	3	2	1	3	4	1	1	2	2	1	2	1	1	1	1	1	4	1	1	1	1	4	1	1	3	1	3	4	3	4	3	4	1	2	3	3	1	88	
77	2	3	3	1	2	2	4	1	2	3	3	1	2	1	2	2	2	1	3	1	2	3	4	3	1	2	2	4	3	1	3	2	4	2	2	3	1	3	2	1	2	2	3	96	
78	1	4	4	1	2	1	2	2	1	4	3	1	1	1	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1																					

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

LAMPIRAN D

Reliabilitas dan Diskriminasi Aitem

UIN SUSKA RIAU

1. Reliabilitas dan Diskriminasi Aitem *Aggressive Driving*

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.816	43

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
VAR00001	83.6125	135.987	.340	.811
VAR00002	82.4875	146.050	-.216	.828
VAR00003	82.6375	141.880	-.032	.823
VAR00004	83.7750	139.215	.130	.816
VAR00005	83.5375	133.239	.390	.809
VAR00006	83.5000	130.861	.469	.806
VAR00007	82.5875	138.068	.143	.817
VAR00008	83.9750	135.949	.378	.810
VAR00009	83.8000	137.327	.211	.814
VAR00010	82.6750	141.792	-.016	.821
VAR00011	82.4250	148.779	-.339	.831
VAR00012	84.0500	136.656	.350	.811
VAR00013	84.0875	132.916	.583	.805
VAR00014	84.0750	134.551	.454	.808
VAR00015	83.3000	128.947	.602	.802
VAR00016	83.5375	130.657	.572	.803
VAR00017	83.2375	132.892	.406	.808
VAR00018	83.8000	136.365	.385	.810
VAR00019	83.1875	135.673	.258	.813
VAR00020	82.9500	138.656	.140	.816
VAR00021	83.3000	128.947	.602	.802
VAR00022	83.2375	132.892	.406	.808
VAR00023	83.5375	130.657	.572	.803
VAR00024	83.6500	131.066	.437	.807
VAR00025	83.9250	138.374	.225	.814
VAR00026	84.0000	132.329	.557	.805
VAR00027	83.8500	135.066	.425	.809
VAR00028	82.2375	149.930	-.394	.832
VAR00029	84.1375	135.335	.482	.808

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengemukakan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengemukakan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

VAR00030	83.9500	133.770	.493	.807
VAR00031	82.7125	140.233	.058	.819
VAR00032	84.0750	134.551	.454	.808
VAR00033	83.3000	128.947	.602	.802
VAR00034	84.0875	132.916	.583	.805
VAR00035	83.6625	134.606	.355	.810
VAR00036	82.8000	139.023	.120	.817
VAR00037	83.3125	136.218	.217	.814
VAR00038	82.9375	141.502	-.013	.822
VAR00039	83.4750	141.468	.003	.820
VAR00040	84.0000	134.506	.462	.808
VAR00041	83.8125	133.850	.412	.808
VAR00042	82.6625	141.442	-.004	.821
VAR00043	83.9500	132.782	.500	.806

2. Reliabilitas dan Diskriminasi Aitem Persepsi Risiko Kecelakaan

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.864	43

Item-Total Statistics

State Islam	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
VAR00001	160.0250	398.202	.498	.859
VAR00002	160.6125	391.658	.613	.856
VAR00003	160.2125	399.511	.415	.860
VAR00004	160.3375	410.707	.128	.865
VAR00005	160.6000	403.382	.261	.863
VAR00006	160.8625	389.487	.490	.858
VAR00007	160.8500	394.762	.359	.861
VAR00008	160.2125	399.511	.415	.860
VAR00009	160.5500	382.453	.672	.854
VAR00010	160.5125	389.949	.529	.857
VAR00011	161.0625	400.971	.296	.862



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

VAR00012	160.5000	395.215	.525	.858
VAR00013	160.3625	397.652	.518	.859
VAR00014	160.7000	397.656	.459	.859
VAR00015	161.0000	407.544	.191	.864
VAR00016	160.1875	390.686	.639	.856
VAR00017	160.4250	387.513	.644	.855
VAR00018	160.6750	402.728	.292	.862
VAR00019	160.7250	391.797	.547	.857
VAR00020	160.1875	385.015	.765	.854
VAR00021	162.4625	433.315	-.349	.873
VAR00022	160.0375	397.834	.525	.859
VAR00023	160.4625	392.581	.581	.857
VAR00024	160.5000	400.608	.413	.860
VAR00025	161.4250	414.602	.031	.867
VAR00026	160.7250	396.253	.415	.860
VAR00027	161.7125	413.296	.076	.866
VAR00028	160.3125	395.306	.466	.859
VAR00029	160.5375	393.214	.640	.857
VAR00030	162.6625	446.201	-.576	.878
VAR00031	159.7750	415.974	-.068	.891
VAR00032	160.4000	395.458	.588	.858
VAR00033	160.7625	399.424	.419	.860
VAR00034	160.5750	393.615	.503	.858
VAR00035	161.4750	415.240	.024	.867
VAR00036	160.3000	395.073	.558	.858
VAR00037	160.5500	390.251	.605	.856
VAR00038	161.1250	403.402	.219	.864
VAR00039	160.6125	395.633	.456	.859
VAR00040	160.5375	387.999	.620	.856
VAR00041	161.6500	416.433	-.006	.868
VAR00042	160.4750	389.316	.627	.856
VAR00043	160.3750	397.503	.385	.860

LAMPIRAN E

Skala Penelitian

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.





Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

© Hak cipta ini dilindungi UIN Sultan Syarif Kasim Riau

PENGANTAR

Assalamu'alaikum !!

Saya Fitria Ningsih mahasiswi Psikologi UIN Sultan Syarif Kasim RIAU, saat ini sedang mengadakan penelitian untuk tugas akhir (skripsi) untuk mengetahui hubungan persepsi risiko kecelakaan dengan perilaku *aggressive driving* pada mahasiswa yang menggunakan motor sebagai alat transportasi menuju kampus.

Saya membutuhkan bantuan dari rekan-rekan mahasiswa/mahasiswi untuk menjadi responden dalam penelitian ini dengan mengisi skala pernyataan terlampir. Bagi rekan-rekan yang bersedia, harap terlebih dahulu mengisi lembar pernyataan kesediaan. Pada setiap bagian akan tersedia petunjuk pengisian, bacalah terlebih dahulu petunjuk pengisian sehingga jawaban yang anda berikan sesuai dengan apa yang diminta.

Jawaban anda tidak akan dinilai benar atau salah dan tidak akan memberikan efek samping bagi kehidupan anda. Keseluruhan data dalam penelitian ini akan diolah hanya untuk kepentingan penelitian dan saya akan menjamin kerahasiaan data terutama yang terkait dengan informasi pribadi subjek.

Terima kasih atas kesediaan rekan-rekan meluangkan waktu demi membantu terwujudnya proses penelitian ini. Semoga bermanfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan khususnya, serta bagi kesejahteraan masyarakat pada umumnya.

Identitas Responden

Nama (boleh inisial) :
 Usia :
 Jenis Kelamin :
 Fakultas :
 Lama menggunakan sepeda motor :

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

 (Tanda tangan dan inisial nama)

Menyatakan bersedia untuk berpartisipasi

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

PETUNJUK PENGISIAN SKALA

Berikut ini ada sejumlah pernyataan mengenai cara berkendara yang mungkin anda lakukan. Anda diminta untuk menyebutkan frekuensi cara berkendara tersebut.

Untuk itu bacalah setiap pernyataan dengan seksama, kemudian berikan jawaban atau respon anda dengan memberi tanda (✓) pada salah satu jawaban yang paling sesuai dengan jawaban anda di kolom yang telah di sediakan di sebelah kanannya.

CONTOH

No	Pernyataan	Sangat Sering	Sering	Pernah	Tidak Pernah
1.	Saya membalas kemarahan orang lain dengan senyuman.			✓	

Jika anda menilai bahwa pernyataan tersebut sering berilah tanda (✓) pada kolom SERING. Demikian seterusnya untuk setiap pernyataan yang tersedia.

No	Pernyataan	TP	P	S	SS
1	Saya mengumpat atau berkata kotor kepada pengendara lain yang menghalang-halangi jalan saya				
2	Saya berkendara melewati bahu jalan / trotoar saat keadaan jalan macet				
3	Saya menggunakan bahu jalan/ trotoar untuk mempercepat kendaraan saya				
4	Saya menghalang-halangi pengendara lain yang ingin menyalip kendaraan saya saat sedang macet				
5	Saya tidak merasa bersalah telah menyerobot pakir, sehingga pengendara lain kesal dan menunggu				

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

State Islamic University of Sultan Syarif Kasim Riau

6	Saya memilih parkir terlalu lama dan membuat pengendara lain menunggu				
7	Saya merebut tempat parkir tanpa menghiraukan perasaan orang lain				
8	Saya menyalakan lampu jarak jauh berulang-ulang ketika ada pengendara lain dari lawan arah yang mengambil jalur saya				
9	Saya menyalakan lampu jarak jauh berulang-ulang kepada pengendara lain agar diberi celah untuk dapat mendahului				
10	Saya membalas menyalakan lampu jarak jauh ketika pengendara lain menggunakan lampu jarak jauh ketika malam hari				
11	Saya melewati batas garis marka ketika lampu merah				
12	Saya mengantri di belakang garis marka ketika lampu merah				
13	Saat lampu kuning menyala saya <i>menggas</i> laju kendaraan				
14	Biasa bagi saya menerobos lampu kuning saat sedang terburu-buru				
15	Saya memperlambat laju kendaran saat lampu kuning menyala				
16	Saya memberi tanda lampu sign ketika hendak berbelok				
17	Biasa bagi saya tidak memberi tanda lampu <i>sign</i> saat sedang terburu-buru				
18	Jika sedang terburu-buru saya lupa untuk memberikan lampu <i>sign</i> ketika berbelok				
19	Saya menyenggol pengemudi lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya sukai				
20	Saya menghalang-halangi jalan orang lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak				

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

	saya sukai				
21	Saya menekan klakson panjang ketika pengendara lain melakukan tindakan yang tidak sesuai				
22	Saya tetap tenang ketika pengendara lain mengklakson berulang kali				
23	Saya diam saja ketika pengendara lain melakukan tindakan yang tidak saya sukai				
24	Saat berkendara saya mengabaikan rambu batas kecepatan maksimum yang telah di tentukan di jalan				
25	Saya memperlambat kendaraan untuk membuat pengemudi lain frustrasi				
26	Saya <i>memepet</i> kendaraan lain dari belakang agar kendaraan itu melaju lebih cepat				
27	Saya <i>memepet</i> pengemudi lain untuk waktu yang lama				

PETUNJUK PENGISIAN

Berikut ini adalah gambaran situasi mengemudi yang akan anda temui di jalan. Anda berperan sebagai pengendara. Anda diminta untuk menilai risiko yang akan terjadi apabila anda berada pada situasi tersebut dengan cara memberi tanda (✓) pada salah satu diantara empat kolom pilihan yang tersedia disamping kolom tersebut sesuai dengan petunjuk berikut ini:

Jika anda menilai situasi yang dihadapi sebagai **tidak berisiko**, maka pilihlah kolom **TB**

Jika anda menilai situasi yang dihadapi sebagai **berisiko rendah**, maka pilihlah kolom **BR**

Jika anda menilai situasi yang dihadapi sebagai **berisiko tinggi**, maka pilihlah kolom **BT**

Jika anda menilai situasi yang dihadapi sebagai **berisiko sangat tinggi**, maka pilihlah kolom **BST**

CONTOH :

Jika jawaban anda **berisiko sangat tinggi**

No	Pernyataan	TB	BR	BT	BST
1	menurunkan kecepatan saat lampu kuning menyala				√

NO	PERNYATAAN	TB	BR	BT	BST
1.	<i>Duel</i> kecepatan dengan mobil tronton				
2.	Percaya dapat mengendalikan kendaraan saat melaju diatas 100km/jam				
3.	Melewati jalan rusak dengan kecepatan tinggi				
4.	Saat saya merasa takut saya menurunkan kecepatan di jalur rawan kecelakaan				
5.	Saya tidak merasa khawatir melaju dengan kecepatan diatas 100km/jam				
6.	Saya mengurangi kecepatan khawatir melukai anak-anak ketika melewati jalur sekolah				
7.	Menggunakan kecepatan 20km/jam ketika berada di permukiman padat penduduk				
8.	Berpindah-pindah jalur tanpa melihat kaca spion				
9.	Berpindah-pindah jalur tanpa memberi tanda saat Mengemudi				
10.	Berpindah-pindah jalur dengan memberi tanda saat mengemudi				
11.	<i>Ngebut</i> dengan kecepatan tinggi agar cepat sampai di kampus karena sudah terlambat masuk kuliah				
12.	Berekendara diatas batas kecepatan di daerah rawan kecelakaan				
13.	mempercepat laju kendaraan ketika memiliki janji dengan seseorang				
14.	Berkendara dengan kecepatan				

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengemukakan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

© Hak cipta milik UIN Suska Riau

State Islamic University of Sultan Syaif Kasim Riau

	tinggi di tikungan tajam				
15.	Tidak menurunkan kecepatan ketika ada tikungan tajam				
16.	Menurunkan kecepatan ketika ada tikungan tajam				
17.	merasa lelah dan butuh istirahat, tapi tetap memaksakan diri untuk berkendara				
18.	Berkendara dengan kecepatan tinggi saat sedang mengantuk				
19.	Berkendara dengan kondisi mabuk setelah mengkonsumsi alkohol				
20.	Menelepon saat mengemudi sehingga konsentrasi teralihkan				
21.	Berkendara dengan kecepatan tinggi bersama penumpang yang mabuk				
22.	memperlambat kendaraan ketika lampu merah				
23.	Menerobos lampu merah di perempatan rawan kecelakaan				
24.	Mengemudi terlalu dekat dan berhenti secara tiba-tiba				
25.	Berkendara dengan kecepatan tinggi saat ada kendaraan lain yang ingin mendahului				
26.	Memberikan jalan ketika ada kendaraan yang ingin mendahului				
27.	menyalip dan memotong kendaraan saat melaju di jalan menikung				
28.	Mengemudi melawan arah dengan kecepatan tinggi				
29.	Berbelok tanpa memberikan tanda lampu sein				
30.	Menurunkan kecepatan saat akan berbelok				
31.	Melaju dengan kecepatan tinggi saat akan berbelok				
32.	Berkendara tanpa menggunakan helm				
33.	Berkendara menggunakan helm dan jaket				

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

LAMPIRAN F

Tabulasi Data Mentah Penelitian

UIN SUSKA RIAU

TABULASI DATA PENELITIAN VARIABEL *AGGRESSIVE DRIVING*

[illegible]

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun

NO	NOMOR AITEM																											TOT
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
40	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	1	2	3	2	2	2	1	1	2	3	2	2	2	1	1	42
41	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	59
42	2	1	1	3	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	1	2	2	1	1	3	3	3	4	4	1	2	57
43	3	3	3	2	1	1	1	1	2	3	1	3	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	43
44	3	3	3	3	1	2	1	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	1	1	1	3	2	3	1	1	1	54
45	2	2	2	2	1	1	2	3	2	3	1	3	1	2	3	2	2	2	3	4	4	3	3	2	2	2	1	60
46	2	1	1	1	1	1	1	2	3	3	2	2	3	1	3	2	1	1	1	2	2	4	3	1	1	1	2	48
47	2	2	2	1	1	1	2	2	1	2	2	1	2	2	2	3	1	1	1	1	2	2	4	2	1	1	2	45
48	4	2	2	2	1	2	1	2	2	3	1	1	2	2	3	1	1	1	1	1	2	3	3	2	2	2	1	50
49	1	2	2	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	2	3	1	1	2	1	1	2	1	2	2	2	1	1	40
50	1	1	1	4	1	1	1	4	4	4	1	1	4	3	4	1	1	1	1	1	4	4	4	1	1	2	1	57
51	2	3	2	2	1	1	1	1	1	1	2	1	2	3	1	1	4	2	1	1	1	2	3	1	2	2	1	45
52	1	2	1	2	1	1	1	2	4	4	1	4	1	2	3	1	2	4	2	1	4	3	3	1	1	1	1	54
53	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	1	2	2	1	2	1	2	2	1	1	4	4	4	1	1	2	1	48
54	2	2	2	2	1	1	1	3	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	4	4	1	1	1	1	44
55	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	4	3	1	4	2	4	1	2	1	1	1	4	1	1	1	1	51
56	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	4	4	4	2	1	1	1	43
57	1	2	2	1	1	1	1	2	2	2	1	3	1	1	3	2	1	2	1	2	2	3	3	1	1	1	1	44
58	3	1	1	2	1	1	1	4	1	4	1	1	3	3	2	1	1	1	1	1	4	3	2	3	1	1	1	49
59	3	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	2	2	2	1	1	3	4	2	2	1	1	1	42
60	2	1	1	2	1	2	2	2	3	1	2	4	3	3	3	2	1	3	1	1	3	3	3	2	1	2	2	56
61	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	1	1	1	1	31
62	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	2	1	2	1	1	2	1	1	2	3	4	2	1	1	2	43
63	2	2	1	2	2	2	2	1	1	1	2	2	1	1	3	1	2	2	1	1	2	4	4	2	1	1	1	47
64	2	2	2	2	1	1	1	3	3	3	2	2	2	3	3	2	3	3	1	1	2	3	3	2	2	2	2	58
65	1	2	2	1	2	2	1	2	2	1	2	4	2	2	4	3	1	2	1	1	2	4	4	2	1	2	1	54
66	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	3	2	2	3	2	1	2	1	1	1	4	3	1	2	1	1	45
67	1	2	2	1	1	1	1	1	1	3	1	2	1	1	3	2	3	1	1	1	4	4	4	1	1	1	1	46
68	1	1	1	1	1	3	1	1	2	2	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	37
69	2	2	2	2	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	4	2	2	2	1	1	2	4	4	1	1	1	1	47
70	2	2	2	2	1	2	2	1	1	2	1	3	3	3	3	3	1	1	1	2	3	3	4	1	1	1	1	50
71	2	2	2	2	1	2	2	1	1	1	2	2	3	3	4	1	1	2	1	1	3	2	3	2	1	2	1	50
72	2	3	2	1	1	1	2	4	4	2	2	2	2	2	4	1	2	2	1	1	2	3	4	2	1	1	2	56
73	2	2	2	2	1	2	1	1	3	1	3	3	2	3	3	1	1	1	1	1	3	3	3	1	1	1	1	49
74	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	2	2	1	2	2	1	1	2	3	4	2	1	1	1	45
75	2	1	1	2	2	1	3	3	3	3	1	3	3	3	4	1	1	3	2	2	1	4	4	4	2	3	2	64
76	1	2	2	2	1	1	2	1	1	3	2	2	3	4	3	1	2	2	1	1	2	2	2	4	1	1	1	50
77	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3	3	2	4	2	1	1	1	1	1	2	4	3	1	1	1	1	46
78	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	3	2	1	2	1	1	4	4	4	1	2	2	1	46
79	2	1	1	1	1	1	1	2	1	3	2	3	1	1	3	1	2	2	1	1	3	3	3	1	2	1	1	45
80	2	3	3	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	3	1	1	2	1	1	1	3	3	2	1	1	1	46

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun

NO	NOMOR AITEM																											TOT
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
81	1	2	3	1	2	2	2	2	2	1	2	1	2	4	3	1	2	2	1	1	2	3	3	2	1	1	1	50
82	1	1	1	1	1	1	2	1	1	3	1	2	2	1	3	2	2	2	1	1	2	3	3	2	1	2	2	45
83	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2	2	4	2	2	2	1	2	3	3	1	1	1	1	45
84	1	1	1	1	1	1	1	4	1	2	1	3	1	1	4	1	1	1	1	1	4	2	2	1	1	1	1	41
85	2	2	1	1	1	1	1	2	1	2	2	3	1	1	3	2	1	2	1	1	2	4	4	1	1	1	1	45
86	2	2	2	2	2	1	1	3	3	2	3	2	1	2	3	1	1	2	1	1	2	2	2	3	1	3	2	52
87	3	2	2	2	1	1	1	1	2	2	1	2	1	2	4	1	1	1	2	2	2	2	4	1	2	1	1	47
88	2	2	2	1	1	1	1	2	2	1	1	2	2	2	3	2	2	2	1	1	2	3	3	2	1	2	2	48
89	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3	2	2	3	1	1	2	3	3	2	1	2	2	45
90	2	2	1	1	1	2	1	4	2	4	1	1	3	2	2	1	1	1	1	2	4	2	4	1	1	2	1	50
91	2	2	2	1	2	1	1	2	3	2	2	1	2	2	3	1	1	1	1	1	3	3	4	2	1	1	1	48
92	2	2	2	2	1	1	1	2	3	2	2	1	2	2	3	1	1	2	1	2	3	3	4	2	1	1	1	50
93	2	2	2	2	1	2	1	2	2	4	2	3	4	2	3	2	2	2	1	2	2	3	3	1	1	1	1	55
94	2	2	1	1	1	1	1	2	2	3	1	1	4	2	3	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	1	1	44
95	1	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	3	2	2	3	2	2	2	1	1	1	3	3	2	1	1	1	48
96	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	2	2	1	1	2	3	3	2	2	1	1	41
97	2	2	2	2	3	1	1	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	1	2	2	3	3	2	2	1	2	54
98	1	2	1	3	1	1	1	3	2	2	1	2	1	1	2	2	1	2	1	2	2	3	4	1	1	1	1	45
99	1	2	2	1	1	1	1	1	2	1	1	3	2	2	3	3	1	1	1	1	2	1	3	3	1	1	1	42
100	2	1	1	1	1	2	1	2	2	1	1	4	1	1	4	4	1	1	1	1	1	4	4	1	1	1	1	46
101	1	2	2	1	1	1	1	1	2	2	1	2	1	2	3	2	1	2	1	1	2	4	4	1	1	1	1	44
102	2	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	3	1	2	3	3	1	1	1	1	1	3	3	2	1	1	1	42
103	3	2	3	2	1	1	1	3	3	2	2	1	2	2	3	1	1	2	1	1	2	3	3	1	1	1	2	50
104	3	2	2	1	1	1	1	2	1	1	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	2	1	1	1	39
105	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	1	1	2	1	2	3	3	3	2	1	1	1	46
106	2	2	2	4	1	1	1	2	1	1	2	3	2	2	3	2	2	2	1	1	2	4	3	2	1	2	1	52
107	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	2	2	2	1	1	1	1	32
108	2	1	2	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	1	2	3	4	3	1	1	1	1	48
109	2	1	1	2	1	1	2	3	2	1	2	2	2	2	3	1	2	2	1	1	2	3	4	2	1	1	1	48
110	1	2	1	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	1	2	1	1	3	3	4	1	1	1	49
111	1	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	3	1	1	3	2	1	2	1	1	3	4	4	1	1	2	1	48
112	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	3	1	2	3	3	1	2	1	1	2	2	2	1	1	1	1	41
113	1	3	2	2	2	1	1	3	4	4	1	2	1	1	3	1	1	1	1	1	2	4	3	2	1	3	1	52
114	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	2	1	3	1	1	1	1	1	4	1	2	1	1	2	1	38
115	3	1	1	1	2	1	1	2	2	2	1	2	1	1	3	2	2	2	1	1	3	1	2	1	1	1	1	42
116	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	2	3	3	1	2	2	1	1	1	1	1	4	3	3	3	1	1	46
117	3	1	2	4	1	1	1	4	4	4	2	3	2	2	3	4	2	1	1	2	2	1	1	1	2	2	2	58
118	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1	2	4	3	1	1	1	1	38
119	2	2	2	3	3	1	1	4	4	2	1	2	1	1	4	3	2	2	1	1	2	1	2	1	2	1	1	52
120	2	2	2	1	1	2	1	2	2	1	1	3	2	2	4	3	1	2	1	1	2	3	3	1	1	1	1	48
121	2	1	1	2	1	1	1	2	2	2	1	4	1	1	4	2	2	2	1	1	2	4	3	1	1	1	1	47

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun

NO	NOMOR AITEM																											TOT
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
122	1	1	1	1	3	1	1	2	1	2	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1	3	1	3	1	1	1	1	38
123	2	2	2	1	1	1	1	3	2	3	2	2	2	2	2	1	2	2	1	1	2	3	3	1	2	2	2	50
124	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	3	1	1	3	1	1	2	1	1	1	3	3	2	1	2	1	40
125	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	3	3	1	1	1	1	2	4	3	1	1	1	2	41
126	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2	2	3	1	1	1	1	1	1	4	3	1	1	1	1	38
127	2	3	3	4	1	1	2	3	2	4	2	3	2	4	2	1	1	1	1	2	3	3	3	3	2	2	1	61
128	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	3	2	1	4	1	1	1	1	1	1	4	4	2	1	1	1	44
129	2	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	2	2	1	3	1	2	2	1	1	1	2	3	2	1	2	1	41
130	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	3	2	3	4	1	1	2	1	1	2	1	3	2	2	2	2	49
131	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	3	2	2	1	3	2	2	1	1	1	3	4	1	1	1	1	48
132	2	2	1	2	2	2	2	2	3	3	2	4	2	3	4	4	2	2	2	1	1	2	4	2	2	3	2	63
133	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	3	2	1	2	1	1	1	3	3	2	1	2	2	41
134	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	2	2	1	1	3	3	3	1	1	1	1	40
135	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	3	3	1	1	1	1	41
136	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	3	3	2	3	1	2	2	2	2	3	4	3	2	2	3	2	58
137	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	2	2	2	2	1	1	2	3	3	1	1	1	1	42
138	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	1	1	3	2	1	2	1	1	2	4	3	2	1	1	1	42
139	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	1	1	3	2	1	2	1	1	2	4	3	2	1	1	1	42
140	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	3	1	1	1	3	4	4	1	1	1	40
141	1	2	2	1	1	2	1	2	3	2	3	2	2	3	4	1	1	1	1	1	4	3	3	3	1	2	1	53
142	2	2	1	2	2	1	1	4	1	4	1	1	3	3	3	1	1	2	1	1	2	4	3	2	1	1	1	51
143	3	3	2	3	2	2	1	3	2	3	1	2	2	2	3	1	2	2	1	1	2	2	4	1	1	1	1	53
144	2	1	1	1	1	1	2	2	1	2	2	4	2	2	3	2	2	2	1	2	3	3	4	2	2	2	1	53
145	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	1	2	4	1	1	1	1	2	1	4	3	2	1	1	1	45
146	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	2	2	3	1	2	2	1	1	3	3	3	2	1	1	1	47
147	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	4	4	1	1	1	2	39
148	2	2	2	2	1	2	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	1	1	1	1	2	2	4	1	1	1	1	41
149	2	3	2	2	2	2	2	1	2	3	1	3	2	2	2	1	1	2	1	1	2	3	3	1	1	1	2	50
150	3	3	3	3	4	3	3	3	4	4	4	1	3	3	3	1	1	1	1	3	1	1	1	2	3	2	1	65
151	1	1	1	1	1	1	1	2	3	4	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	3	3	1	1	1	1	40
152	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	3	1	2	2	1	2	1	3	3	2	1	2	1	47
153	2	2	1	1	1	1	1	2	3	2	2	2	2	2	3	1	2	2	1	2	2	4	3	3	2	2	2	53
154	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	4	1	1	1	1	34
155	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	33
156	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	30
157	1	1	1	1	2	1	2	2	1	1	3	3	1	2	4	1	1	2	1	1	2	3	4	1	1	1	1	45
158	1	3	3	3	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	3	4	1	4	1	1	46
159	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	3	1	2	4	2	1	1	1	1	1	3	3	2	1	1	2	42
160	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	4	1	1	4	2	1	1	1	1	1	2	4	1	1	3	1	42
161	2	2	2	1	2	2	2	1	2	2	1	3	2	1	1	1	1	2	1	1	2	1	4	1	1	1	2	44
162	3	2	2	1	1	1	1	3	2	1	1	2	2	2	4	1	1	1	1	1	2	2	3	1	1	2	1	44

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun

NO	NOMOR AITEM																											TOT	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27		
163	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	4	1	1	2	1	1	4	4	1	1	1	1	38	
164	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	1	1	3	1	4	1	4	1	1	1	1	68	
165	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	1	4	2	1	1	1	1	2	2	3	1	1	1	38	
166	1	1	1	2	1	2	1	2	1	2	1	3	2	3	3	1	1	1	1	1	2	1	4	1	1	1	1	42	
167	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	4	4	4	1	2	1	1	4	3	2	1	1	1	46	
168	2	1	1	4	1	2	1	4	2	4	3	3	4	2	3	1	1	2	1	1	1	3	3	2	2	2	2	58	
169	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	2	4	2	1	1	1	1	1	4	4	1	2	1	1	42	
170	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	1	4	2	1	2	1	1	1	2	2	3	2	2	1	47	
171	1	2	2	1	1	1	1	2	2	1	2	2	2	2	3	1	1	1	1	1	2	3	3	1	1	1	1	42	
172	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	2	3	1	1	2	1	1	1	2	2	2	1	2	1	41	
173	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	4	4	1	1	1	1	1	4	4	1	1	1	1	42	
174	1	1	2	2	1	1	2	2	2	1	1	3	1	2	3	2	1	2	1	1	2	3	3	1	2	2	1	46	
175	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	1	2	4	1	2	2	2	1	1	3	3	2	2	1	1	45	
176	2	1	1	2	2	2	2	1	4	4	2	3	2	2	3	1	2	2	1	1	3	3	4	2	2	2	2	58	
177	2	2	2	1	1	1	1	2	2	3	2	2	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2	2	2	1	1	1	42	
178	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	3	1	1	1	1	1	3	3	4	1	1	1	1	42	
179	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	1	4	2	1	3	1	1	2	2	2	1	3	4	2	1	1	1	47	
180	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	2	2	3	4	4	3	1	3	2	77	
181	3	3	3	3	3	3	1	3	4	3	3	4	3	4	4	4	4	3	2	2	2	4	4	2	2	3	2	81	
182	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	3	2	1	3	1	2	2	1	1	1	3	2	2	1	4	3	47	
183	2	1	1	1	1	2	1	1	1	3	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	37	
184	1	2	2	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	4	4	1	1	1	1	41	
185	1	1	2	1	2	4	2	1	2	2	3	3	3	1	3	2	1	1	2	1	3	3	4	2	2	1	2	55	
186	2	1	1	1	2	1	1	2	2	2	2	3	2	1	3	2	1	1	1	1	1	4	4	1	1	1	1	45	
187	2	2	2	1	2	2	1	3	2	3	2	3	2	2	3	2	1	1	1	1	1	2	4	4	2	1	1	53	
188	2	2	2	2	2	2	4	2	4	1	2	2	2	3	3	3	2	2	1	1	3	3	4	1	3	2	2	62	
189	3	4	4	4	4	4	1	1	4	4	1	3	3	2	2	1	1	3	4	2	3	3	4	3	1	3	1	73	
190	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	4	4	1	1	1	1	35	
191	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	4	1	1	3	2	1	2	1	1	1	3	3	1	1	1	39	
192	1	1	2	3	3	1	1	1	1	1	1	4	1	1	4	4	1	1	1	1	1	4	4	1	1	1	1	47	
193	2	2	3	2	2	1	1	1	1	1	1	4	1	1	4	1	3	1	2	3	2	4	3	3	3	2	1	55	
194	4	1	2	3	1	3	2	3	4	1	3	1	1	2	2	4	2	3	2	1	4	2	3	1	3	2	1	61	
195	2	3	3	1	1	2	3	1	4	3	2	2	4	1	3	1	3	1	3	4	2	2	4	1	3	3	1	63	
196	2	4	4	4	3	1	1	1	2	3	3	2	2	2	1	4	1	1	1	2	2	1	1	4	4	3	2	61	
197	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	4	3	1	1	3	1	2	4	3	1	2	3	1	46
198	2	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	3	3	2	1	1	1	38	
199	2	1	2	2	2	1	1	2	2	2	3	4	2	2	3	3	3	2	1	2	3	3	4	2	1	2	2	59	
200	2	2	2	2	1	1	2	1	1	2	1	4	1	1	4	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	2	1	44	
201	2	1	1	1	1	2	2	1	2	2	2	4	3	2	4	3	3	2	1	2	3	4	4	2	1	2	1	59	
202	1	1	1	1	1	2	1	4	4	4	2	3	2		3	1	1	1	1	1	3	3	3	1	1	2	1	49	
203	3	3	3	2	1	1	1	1	1	1	3	3	2	2	3	3	2	2	1	2	2	3	3	2	1	2	2	55	

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun

NO	NOMOR AITEM																											TOT
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
204	3	3	3	1	1	1	1	2	2	2	4	3	3	3	3	4	1	1	1	1	1	4	3	1	2	1	3	58
205	3	2	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	4	4	1	1	1	1	39
206	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	3	1	1	1	1	1		4	4	1	1	1	1	36
207	2	1	1	2	1	1	1	3	2	1	3	3	1	1	2	4	1	4	2	2	3	3	4	2	3	2	1	56
208	2	2	2	2	2	2	1	3	3	2	3	3	2	2	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	2	3	2	66
209	2	2	2	2	3	2	1	3	2	1	2	3	3	2	3	1	2	2	1	1	2	3	3	1	2	1	1	53
210	2	2	2	1	1	1	1	3	4	4	1	2	1	2	2	1	1	1	1	1	3	3	4	1	2	1	1	49
211	2	1	1	2	1	1	1	2	1	2	1	2	2	2	2	1	1	2	2	1	3	4	4	2	1	1	1	46
212	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2	2	3	1	1	1	1	1	4	4	3	1	1	1	1	43
213	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	3	2	2	3	1	2	2	1	1	1	2	3	2	1	1	1	46
214	1	2	2	2	1	2	2	3	2	2	3	4	1	2	2	2	2	2	2	3	1	3	2	1	2	2	3	56
215	2	2	2	1	1	1	1	2	1	1	1	2	2	2	3	1	2	1	1	1	2	3	4	1	2	1	1	44
216	4	3	2	1	2	1	1	2	2	3	2	3	4	2	1	1	2	3	1	2	3	2	1	2	2	1	2	55
217	1	3	3	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	2	2	1	1	1	4	3	1	1	1	1	43
218	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	2	2	1	1	4	4	1	2	1	1	1	42
219	1	1	1	2	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	4	2	1	1	1	3	1	2	2	1	3	2	1	44
220	3	2	2	1	1	2	1	1	1	3	1	3	1	1	4	1	2	2	1	1	4	3	4	2	1	1	1	50
221	1	2	1	1	1	1	1	3	1	3	2	3	2	2	3	2	2	1	1	1	3	2	4	2	2	2	1	50
222	2	1	1	2	1	1	1	4	4	4	1	1	2	1	4	1	1	1	1	1	3	4	4	1	1	1	1	50
223	1	2	1	1	1	1	1	4	3	3	2	1	1	1	4	1	1	2	1	1	2	3	3	1	2	2	1	47
224	2	1	1	1	1	1	1	2	3	3	2	2	3	1	3	2	1	1	1	2	2	4	3	1	1	1	2	48
225	2	2	2	1	1	1	2	2	1	2	1	2	2	2	3	1	1	1	1	1	2	2	4	2	1	1	2	45
226	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	4	3	1	4	2	4	1	2	1	1	1	4	1	1	1	1	51
227	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	4	4	4	2	1	1	1	43
228	2	2	1	2	2	2	2	1	1	1	2	2	1	1	3	1	2	2	1	1	2	4	4	2	1	1	1	47
229	2	2	2	2	1	1	1	3	3	3	2	2	2	3	3	2	3	3	1	1	2	3	3	2	2	2	2	58
230	2	2	2	2	1	2	2	1	1	1	2	2	3	3	4	1	1	2	1	1	3	2	3	2	1	2	1	50
231	2	3	2	1	1	1	2	4	4	2	2	2	2	2	4	1	2	2	1	1	2	3	4	2	1	1	2	56
232	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	3	2	1	2	1	1	4	4	4	1	2	2	1	46
233	2	1	1	1	1	1	1	2	1	3	2	3	1	1	3	1	2	2	1	1	3	3	3	1	2	1	1	45
234	2	2	1	1	1	2	1	4	2	4	1	1	3	2	2	1	1	1	1	2	4	2	4	1	1	2	1	50
235	2	2	2	1	2	1	1	2	3	2	2	1	2	2	3	1	1	1	1	1	3	3	4	2	1	1	1	48
236	1	2	2	1	1	1	1	1	2	2	1	2	1	2	3	2	1	2	1	1	2	4	4	1	1	1	1	44
237	2	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	3	1	2	3	3	1	1	1	1	1	3	3	2	1	1	1	42
238	3	1	1	1	2	1	1	2	2	2	1	2	1	1	3	2	2	2	1	1	3	1	2	1	1	1	1	42
239	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	2	3	3	1	2	2	1	1	1	1	1	4	3	3	3	1	1	46
240	3	1	2	4	1	1	1	4	4	4	2	3	2	2	3	4	2	1	1	2	2	1	1	1	2	2	2	58

TABULASI DATA PENELITIAN VARIABEL PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN

NO	NOMOR AITEM																																	TOT	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33		
1	3	3	2	2	2	4	3	3	4	3	3	1	2	3	2	2	2	3	4	2	3	1	2	2	3	2	3	2	3	2	2	3	1	82	
2	4	3	2	2	4	3	2	4	3	3	3	2	3	4	3	2	2	3	4	3	2	2	4	2	3	1	2	3	4	2	3	2	2	91	
3	4	3	2	2	2	4	3	3	4	3	3	1	2	3	2	2	2	3	4	2	3	1	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	1	83
4	4	3	4	2	3	1	1	4	4	2	4	4	4	4	4	2	4	3	4	4	4	1	4	3	3	2	3	3	3	1	4	3	3	102	
5	4	3	4	2	3	1	1	4	4	2	4	4	4	4	4	2	4	3	4	4	4	1	4	3	3	2	3	3	3	2	4	4	3	104	
6	3	3	3	2	2	2	3	3	2	2	2	3	2	3	4	3	1	3	3	1	1	4	2	2	2	4	3	4	2	4	3	1	4	86	
7	1	2	3	1	3	4	3	3	1	3	2	1	2	3	1	4	1	2	3	3	3	3	4	1	1	2	2	2	1	3	3	3	1	75	
8	1	2	3	3	1	4	4	4	4	3	2	1	1	2	3	3	3	4	3	2	2	4	1	1	1	3	3	3	4	1	1	1	4	82	
9	3	3	2	4	2	3	4	2	2	1	2	1	1	1	2	4	2	1	3	1	1	4	2	1	1	4	1	1	1	4	3	2	4	73	
10	2	3	2	3	1	2	3	3	1	2	2	3	1	2	2	4	2	1	3	2	1	2	1	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	76	
11	4	4	4	2	2	1	2	3	4	1	4	4	3	2	4	2	4	3	2	4	4	1	4	3	3	3	2	4	4	2	3	4	1	97	
12	3	2	3	3	1	4	3	4	3	3	1	2	3	2	2	3	3	2	2	2	2	3	2	2	2	3	2	2	2	3	3	2	2	81	
13	2	2	1	3	1	3	3	2	1	3	2	3	3	3	1	3	2	1	2	2	3	3	2	2	2	3	1	1	2	3	2	2	2	70	
14	2	3	1	4	1	1	1	1	3	3	4	4	1	3	1	3	3	1	2	3	1	4	2	1	1	2	1	4	1	2	2	4	4	74	
15	4	3	2	3	2	2	4	3	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	117	
16	2	2	3	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	3	4	4	2	4	4	2	3	4	4	4	3	4	3	4	3	4	2	2	4	111	
17	4	3	2	3	4	4	4	3	4	3	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	4	3	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	113	
18	4	3	2	3	4	1	4	4	4	4	2	4	2	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4	116	
19	4	3	3	4	3	4	4	3	3	4	3	2	3	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	2	3	4	2	4	3	4	4	3	4	109	
20	3	3	3	4	3	4	3	2	2	4	2	1	1	2	1	3	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	2	2	1	4	1	1	2	70	
21	4	3	3	3	4	3	4	4	3	4	3	3	3	4	4	2	4	4	4	3	4	3	4	3	3	3	4	4	4	4	3	4	4	116	
22	4	1	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	125	
23	4	4	4	4	3	1	4	2	3	2	4	3	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	3	3	2	1	3	3	4	2	3	4	4	106	
24	4	4	4	3	4	1	4	4	4	1	4	3	4	4	4	2	4	4	4	4	4	1	4	4	4	1	4	4	4	1	4	4	4	113	
25	4	4	4	3	2	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	3	4	4	4	4	4	4	4	2	120	
26	3	4	2	4	3	4	4	2	3	4	2	2	1	3	3	4	2	2	3	2	3	2	4	3	2	4	3	4	4	4	4	2	4	100	
27	4	3	3	4	3	2	4	2	3	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	2	3	3	3	4	4	3	3	3	4	3	4	107	
28	3	2	3	3	1	3	4	4	4	4	3	4	3	2	1	2	2	4	3	3	4	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	107	
29	3	3	3	4	3	4	4	3	3	4	4	3	3	3	4	3	1	4	4	4	4	4	3	2	3	4	3	4	3	4	2	2	4	109	
30	3	2	3	4	2	4	1	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	1	2	2	2	4	81	
31	2	3	3	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	1	2	2	2	4	79	
32	3	4	4	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	126	
33	2	3	1	3	3	1	2	3	4	3	4	2	3	2	2	1	4	4	1	1	1	4	1	2	2	2	3	1	1	2	1	3	2	74	
34	4	4	4	3	4	1	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	123	
35	3	3	3	3	3	4	4	2	2	4	2	2	1	3	1	4	1	3	2	1	2	4	3	1	2	3	1	2	1	3	2	2	3	80	
36	2	2	2	3	2	3	3	2	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3	2	2	2	3	2	2	3	75	
37	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	2	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	4	3	4	2	3	4	120	
38	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	4	3	3	4	114	
39	4	4	4	4	2	2	4	2	4	4	4	3	2	4	4	4	2	3	3	2	1	4	2	3	3	4	3	3	2	4	3	1	4	102	

- Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang
1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 2. Dilarang mengumpukan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun

NO	NOMOR AITEM																																	TOT	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33		
40	3	3	4	4	4	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	3	3	4	117	
41	3	3	2	4	2	4	4	3	3	4	2	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	2	2	3	4	3	3	3	4	3	2	4	102	
42	3	2	3	3	1	4	4	3	3	2	3	3	2	3	2	2	4	3	4	3	4	3	2	4	3	2	4	2	3	3	3	2	2	4	94
43	3	3	2	2	3	2	2	4	4	1	4	3	3	3	3	2	4	4	4	4	4	1	4	4	4	1	4	4	4	4	3	4	4	4	105
44	2	2	4	2	3	2	2	4	4	1	4	3	3	3	3	2	4	4	4	4	4	1	4	4	4	1	4	4	2	1	4	4	3	100	
45	1	1	1	3	1	1	4	4	4	4	2	3	2	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	4	3	4	106	
46	3	2	4	1	2	2	2	3	3	4	2	3	2	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	3	3	4	3	4	4	4	4	3	3	102	
47	4	3	4	3	3	3	4	2	1	2	1	3	3	3	3	3	2	3	3	2	1	4	2	3	3	4	3	3	2	4	2	1	4	91	
48	3	2	3	4	3	3	3	3	2	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	118	
49	3	4	3	4	4	4	4	3	3	4	3	4	3	4	4	4	3	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	4	3	3	4	116	
50	1	4	4	3	4	4	3	4	4	3	2	2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	1	4	4	3	115	
51	4	4	4	4	3	4	4	2	2	4	3	4	3	4	4	3	2	3	4	3	4	4	3	3	3	4	3	4	2	4	3	2	4	111	
52	4	4	4	4	3	4	4	2	2	4	3	4	3	4	4	3	2	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	121	
53	4	3	4	4	2	1	4	3	3	4	1	2	2	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	4	109	
54	1	1	1	3	2	3	3	2	3	2	1	1	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	4	1	3	3	3	3	3	2	1	3	3	84	
55	1	1	1	2	3	2	2	3	3	3	2	1	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	90	
56	4	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	1	3	3	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	1	4	4	4	4	4	4	113	
57	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	2	4	2	3	4	4	3	4	123	
58	4	4	4	4	1	4	1	2	4	3	2	4	4	3	4	4	1	3	3	4	4	4	4	2	3	1	3	2	4	4	4	4	4	106	
59	4	2	4	4	4	2	4	3	3	4	3	3	2	4	4	3	2	4	4	4	4	3	4	3	3	2	3	4	4	4	4	3	4	112	
60	3	2	2	2	2	2	4	3	3	4	3	3	2	3	3	3	3	3	4	3	4	4	3	3	3	3	4	4	3	4	3	3	4	102	
61	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	2	2	4	4	3	4	4	4	3	3	3	4	3	2	4	2	3	3	3	3	3	4	109	
62	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	2	3	3	4	2	3	3	3	3	4	3	2	3	4	3	3	2	3	3	4	4	103	
63	4	4	3	2	4	4	3	2	3	2	3	3	3	3	3	4	3	4	4	3	4	2	4	3	3	4	4	4	3	4	3	3	1	107	
64	3	2	2	3	2	3	4	3	2	3	2	3	2	2	2	3	2	4	4	4	1	4	2	2	2	3	2	4	3	4	1	3	4	90	
65	4	4	4	3	4	1	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3	4	121	
66	4	3	3	2	4	1	3	1	4	1	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	1	4	4	4	1	4	4	4	1	4	4	1	103	
67	4	4	4	1	4	1	1	4	4	2	3	2	3	2	3	1	4	4	4	4	3	1	4	3	4	2	4	3	4	2	4	4	1	98	
68	4	3	4	4	2	1	4	4	4	1	3	4	4	4	4	3	3	3	4	3	4	1	4	3	3	4	1	4	4	4	1	4	4	107	
69	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	3	3	3	4	3	4	4	4	3	3	2	4	3	3	2	4	3	2	107	
70	4	4	3	1	4	1	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	4	3	2	3	4	3	1	3	4	2	94	
71	4	3	3	1	3	4	3	2	3	2	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	2	91	
72	3	2	4	4	2	2	3	2	2	4	3	2	3	4	4	4	3	4	4	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4	3	4	108	
73	4	3	3	3	1	3	3	2	2	4	4	4	4	3	4	1	4	4	3	3	4	1	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	107	
74	4	1	4	2	4	2	3	4	4	3	3	3	2	3	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	4	107	
75	1	1	1	1	1	4	3	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	4	1	1	4	2	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	52	
76	4	4	3	4	4	4	3	3	4	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	3	3	3	4	2	2	3	4	3	4	4	112	
77	4	4	4	1	4	1	3	4	4	3	2	4	2	4	4	3	1	2	2	4	4	3	4	4	4	3	2	3	4	3	4	2	3	103	
78	4	4	4	1	4	1	2	4	4	1	4	4	3	4	4	4	3	2	3	2	3	2	3	4	3	1	2	2	3	3	1	3	1	92	
79	4	4	4	1	4	1	4	2	3	3	3	4	3	4	4	4	4	3	2	4	2	3	4	3	1	2	2	3	3	3	4	2	3	4	100
80	4	4	4	2	4	3	3	4	3	2	3	3	3	4	3	2	4	4	4	3	4	2	4	3	4	2	4	3	3	1	2	4	2	104	

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun

NO	NOMOR AITEM																																	TOT
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	
81	4	4	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	4	3	3	1	3	4	3	3	4	3	2	1	4	2	2	2	4	2	2	3	94
82	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	98	
83	3	2	3	3	3	3	4	2	3	4	2	2	3	3	3	4	2	2	4	2	4	4	4	3	2	4	2	2	2	4	2	2	4	96
84	3	4	4	4	4	2	1	4	4	1	4	2	3	3	3	4	2	2	4	2	4	4	4	3	2	4	2	2	2	4	2	2	4	99
85	4	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	4	4	4	3	4	114
86	4	3	3	4	3	3	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	4	4	3	3	3	4	2	3	3	3	2	3	3	3	4	4	103
87	2	2	2	4	1	2	3	4	3	3	1	2	2	3	3	3	3	2	3	4	4	3	3	3	2	3	3	2	2	2	2	3	3	87
88	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	4	2	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	123
89	3	4	3	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	4	3	4	2	3	3	3	3	3	4	4	2	3	4	2	96
90	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	128
91	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	1	2	122
92	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	4	2	4	4	3	4	4	4	4	4	2	4	4	3	4	123
93	4	4	4	3	3	3	3	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	125
94	4	3	3	4	3	4	1	3	3	4	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3	4	4	4	3	3	4	3	4	3	4	3	2	1	109
95	4	3	3	3	4	3	3	3	3	2	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	103
96	3	4	3	4	4	4	4	2	2	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	3	3	4	4	4	2	4	3	4	4	4	3	3	4	115
97	2	3	4	3	3	3	3	4	2	3	3	4	2	3	4	3	2	4	4	3	3	4	3	3	2	4	3	4	3	4	3	3	4	105
98	4	3	4	3	3	4	4	3	2	4	4	3	3	4	4	4	1	4	4	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	115
99	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	126
100	4	4	3	4	3	3	3	2	3	4	3	3	3	4	4	4	1	2	3	4	1	3	3	3	3	4	3	3	2	4	3	1	4	101
101	4	4	4	2	3	1	3	4	4	2	3	1	1	3	1	4	4	1	1	1	1	4	1	3	2	4	1	1	1	4	1	1	4	79
102	4	4	4	2	3	2	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	2	93
103	4	4	4	2	4	4	4	3	3	4	2	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	3	2	1	3	4	114
104	4	4	4	2	4	4	4	3	3	4	2	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	4	122
105	4	4	4	3	4	1	3	4	4	1	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	2	4	4	4	119
106	3	2	3	4	4	4	4	3	3	1	3	3	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4	115
107	4	4	4	3	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	4	3	3	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	3	3	4	115
108	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	4	4	3	4	4	3	2	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	2	3	3	4	4	4	111
109	4	3	4	3	4	4	4	3	3	3	2	4	3	4	4	4	4	4	4	3	2	4	3	2	2	4	3	2	2	4	3	4	4	110
110	4	4	4	4	3	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	121
111	4	4	4	4	3	4	4	3	3	4	2	4	3	4	4	4	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	120
112	3	3	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	2	3	3	4	2	3	4	2	3	4	3	2	2	4	3	3	2	4	3	2	4	103
113	4	1	4	4	2	4	4	3	2	3	1	1	2	4	4	4	3	3	3	3	1	4	2	3	2	4	4	3	2	4	4	3	4	99
114	3	2	3	4	3	4	2	3	2	2	2	3	3	2	1	3	2	1	2	2	1	3	1	2	1	4	1	1	1	3	2	1	4	74
115	2	1	3	2	1	1	1	3	3	2	4	4	2	2	2	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	3	4	99
116	4	3	3	1	2	3	4	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4	3	2	4	3	2	2	4	3	4	2	3	3	2	4	103
117	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	2	3	3	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	2	4	120
118	4	3	4	4	3	3	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	125
119	4	3	2	2	1	1	2	1	1	4	1	3	2	3	2	3	2	2	3	2	3	4	2	3	2	4	2	1	3	3	3	4	1	79
120	4	2	3	3	1	2	4	2	2	3	2	3	2	4	3	4	2	3	4	2	3	4	2	3	2	4	3	3	3	4	3	3	2	94
121	3	4	4	4	4	4	3	4	4	2	4	3	3	3	3	2	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	4	4	108

- Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang
1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun t

NO	NOMOR AITEM																																	TOT
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	
122	4	4	3	4	4	4	4	3	3	4	2	3	2	3	3	4	3	4	4	2	2	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	4	109
123	3	2	3	4	3	4	4	4	4	4	2	4	3	4	4	3	4	4	4	3	3	4	4	4	3	4	3	3	3	3	3	3	4	114
124	4	3	3	4	3	4	3	2	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	4	2	2	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	2	4	107
125	4	3	3	4	4	4	4	4	3	4	3	3	1	4	2	4	1	3	2	3	1	1	2	2	3	4	1	3	3	2	2	4	1	92
126	3	3	3	4	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	3	2	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	4	4	105
127	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	4	4	4	3	4	3	2	4	3	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	121
128	4	4	4	4	4	3	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	2	3	4	3	4	111
129	4	4	3	3	3	3	4	4	3	4	4	2	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	4	4	4	4	119
130	4	3	4	2	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	2	3	3	4	3	4	3	4	4	113
131	1	1	2	4	2	4	4	2	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	4	2	2	2	4	2	2	2	32	2	2	4	108
132	3	2	2	1	3	1	4	3	3	2	4	3	4	3	3	1	3	2	1	2	1	3	2	2	3	1	2	2	2	1	3	2	2	76
133	3	3	4	3	4	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	3	4	4	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	113
134	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	4	4	4	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	3	4	117
135	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	127
136	3	3	2	3	3	3	4	2	2	2	1	3	2	1	2	3	1	3	2	2	3	3	3	2	1	1	2	2	1	2	3	2	2	74
137	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	4	4	126
138	1	4	4	2	4	1	4	4	4	1	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	118
139	4	4	4	2	4	1	4	4	4	1	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	121
140	4	4	4	4	4	1	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	120
141	2	3	3	4	3	4	4	2	2	4	3	3	2	3	3	4	3	4	4	3	4	4	2	2	3	4	2	3	2	4	3	4	2	102
142	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	3	2	2	4	3	4	4	3	2	4	3	3	2	4	4	4	3	4	3	3	4	113
143	4	2	4	4	2	2	4	2	3	4	2	1	1	2	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	4	4	4	101
144	3	3	4	4	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3	4	2	4	3	4	4	3	2	4	4	4	118
145	4	4	4	4	3	4	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	126
146	2	1	2	3	3	3	4	3	3	4	3	3	2	4	4	4	3	3	4	3	4	4	4	3	3	4	3	4	3	4	3	3	4	107
147	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	122
148	4	1	4	3	2	4	4	4	4	4	2	3	2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	118
149	3	3	3	4	4	4	4	3	3	4	2	4	3	3	2	4	2	3	4	2	3	3	3	2	2	4	3	4	3	4	3	2	4	104
150	1	2	2	4	2	3	3	2	2	4	1	4	3	3	2	4	2	3	4	2	3	3	3	2	2	3	3	4	3	1	3	2	4	89
151	4	3	4	4	3	4	3	2	3	4	3	3	2	3	3	4	2	3	4	2	3	3	3	2	3	4	3	3	2	4	3	2	4	102
152	3	2	2	3	4	4	4	2	3	3	2	2	2	2	4	4	3	4	4	3	4	4	4	2	3	3	3	4	4	4	4	4	4	107
153	4	3	4	2	2	2	1	3	2	2	4	3	2	3	4	2	4	3	2	3	4	2	2	2	3	4	3	4	4	3	3	4	4	97
154	3	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	126
155	4	4	3	1	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3	3	1	4	4	4	119
156	4	4	4	2	4	4	3	2	3	2	3	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	120
157	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	3	2	4	4	4	3	3	2	2	1	1	4	2	1	2	4	2	1	1	4	1	4	97
158	4	3	3	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	121
159	3	2	2	4	3	3	4	4	3	4	3	2	3	1	4	3	3	1	4	4	1	3	3	1	2	2	4	1	3	2	1	1	3	87
160	4	4	2	4	4	3	4	1	2	4	2	4	3	4	4	3	2	3	4	2	2	4	2	3	2	3	3	4	2	4	3	2	4	101
161	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	4	4	3	4	125
162	4	2	3	4	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	121

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun

NO	NOMOR AITEM																																	TOT
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	
163	4	4	3	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	2	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	123
164	3	2	1	3	3	3	2	3	3	2	3	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	1	4	3	4	2	3	3	3	2	3	3	2	99
165	1	1	1	3	3	3	2	4	4	1	3	4	4	4	4	1	3	4	4		4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	103
166	4	4	4	1	4	2	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	1	4	4	4	3	4	4	4	2	4	4	4	118
167	4	4	4	3	4	3	3	3	3	4	4	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	3	1	1	2	3	1	1	1	1	1	2	3	71
168	2	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	125
169	4	4	4	3	3	3	3	3	3	2	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	4	4	3	2	4	4	4	4	3	3	4	4	4	116
170	4	2	2	3	2	2	3	3	3	3	3	2	2	3	1	3	2	3	3	2	4	3	3	2	2	2	2	2	4	3	1	2	2	83
171	4	3	3	1	3	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	115
172	4	4	4	3	4	3	3	3	3	3	4	1	3	1	3	3	3	1	3	4	1	2	3	1	1	3	3	1	2	2	2	1	1	83
173	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	3	4	126
174	4	3	4	3	3	1	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	3	3	4	4	3	3	4	3	4	112
175	3	2	4	4	2	4	4	3	2	1	2	3	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	3	2	4	111
176	4	3	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	127
177	4	3	3	2	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	4	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	2	3	3	3	107
178	4	2	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	1	2	2	2	3	4	2	115
179	4	2	2	4	2	4	4	2	2	3	3	2	2	2	2	4	2	3	3	3	3	4	2	2	2	4	2	2	3	4	2	2	4	91
180	2	2	2	4	2	4	3	2	2	4	2	2	1	3	3	4	1	1	2	1	1	4	2	2	2	4	1	2	1	4	2	1	4	77
181	2	2	2	3	2	4	4	2	2	4	2	2	2	3	3	3	1	1	1	1	1	4	2	2	2	4	2	3	1	4	2	1	4	78
182	4	2	4	3	3	3	3	2	3	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4	2	3	109
183	4	4	4	1	4	1	1	4	4	1	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	117
184	4	4	4	1	4	1	1	4	4	3	4	4	4	4	2	2	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	113
185	1	3	2	2	1	3	2	1	2	1	4	2	3	1	2	4	1	2	1	2	3	4	1	2	3	3	3	1	2	2	2	1	2	69
186	4	3	2	2	1	3	2	1	2	1	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	109
187	4	3	3	3	2	3	3	3	4	3	3	4	2	4	4	3	2	3	4	3	3	4	2	3	3	3	3	4	3	3	4	2	3	103
188	1	1	2	3	2	3	3	2	3	3	1	2	1	3	2	4	1	2	1	2	3	4	1	2	3	3	1	3	2	2	2	1	2	71
189	4	4	4	4	3	3	2	4	2	2	4	2	3	1	2	4	2	3	3	2	3	2	2	2	4	3	4	3	2	1	2	3	1	90
190	4	3	4	2	4	3	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	4	120
191	4	3	4	4	4	3	2	3	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	121
192	4	4	4	2	4	2	1	3	4	1	4	3	4	3	4	2	4	3	4	3	4	2	4	2	2	3	2	3	3	2	4	4	1	99
193	4	1	2	4	2	4	4	2	1	3	2	4	4	4	4	1	3	3	4	4	4	1	4	4	4	1	3	3	4	1	4	4	2	99
194	1	1	2	3	1	4	4	2	1	1	1	1	2	4	4	2	2	1	4	3	4	2	4	1	1	3	1	1	1	4	1	1	1	69
195	3	2	3	4	4	3	2	2	2	2	3	2	3	2	3	3	1	4	2	4	2	2	1	3	3	3	1	3	2	2	3	2	2	83
196	4	3	3	3	3	3	3	2	3	2	1	2	2	2	4	1	4	3	3	1	1	4	1	3	3	3	2	3	3	4	1	1	1	82
197	2	1	2	4	1	4	4	2	1	2	1	1	2	1	3	4	2	2	1	1	1	3	2	1	1	3	1	1	2	3	3	1	3	66
198	4	3	4	4	3	4	4	3	4	4	3	4	2	4	4	4	2	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	4	3	4	4	119
199	4	3	4	3	1	1	4	3	4	2	4	4	3	4	3	2	3	4	4	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	113
200	4	3	2	1	4	1	1	4	4	2	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3	4	2	4	3	1	4	105
201	4	4	3	4	2	4	3	4	4	4	2	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3	4	2	4	3	1	4	113
202	1	2	2	1	4	1	1	4	4	1	4	4	2	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	4	4	3	3	4	4	2	103
203	4	4	4	2	3	2	3	3	3	3	4	3	3	4	4	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4	1	4	4	4	1	4	4	1	109

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun

NO	NOMOR AITEM																																	TOT	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33		
204	1	2	1	4	2	4	3	3	1	3	1	2	1	2	1	3	3	1	3	1	2	4	2	2	1	3	1	3	2	4	2	2	2	2	72
205	4	4	4	3	4	1	1	4	4	1	2	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	1	4	2	4	3	4	4	2	3	2	4	1	103	
206	2	2	3	3	4	4	2	2	4	3	1	1	2	3	4	2	1	2	3	3	3	3	2	3	2	3	2	2	3	2	3	3	1	83	
207	1	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	2	2	4	4	1	1	1	2	2	4	1	2	2	4	3	1	1	1	2	3	3	1	87	
208	4	3	4	3	3	4	3	3	2	4	4	2	3	2	3	3	2	3	4	2	3	3	4	4	2	4	3	2	2	2	3	3	3	99	
209	3	2	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	107	
210	4	2	3	4	2	4	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	2	4	4	4	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	4	3	109	
211	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	2	4	3	4	4	4	4	4	4	123	
212	4	4	4	3	4	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	4	3	4	4	4	121	
213	4	3	3	3	3	1	4	4	4	1	4	2	4	4	4	1	4	4	4	4	4	1	4	3	3	4	3	3	4	4	4	4	1	107	
214	3	3	2	2	2	4	3	3	4	3	3	1	2	3	2	2	2	3	4	2	3	1	2	2	3	2	3	2	3	2	2	3	1	82	
215	4	3	2	2	4	3	2	4	3	3	3	2	3	4	3	2	2	3	4	3	2	2	4	2	3	1	2	3	4	2	3	2	2	91	
216	4	3	2	3	2	2	4	3	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	117	
217	2	2	3	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	3	4	4	2	4	4	2	3	4	4	4	3	4	3	4	3	4	2	2	4	111	
218	4	1	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	125	
219	4	4	4	4	3	1	4	2	3	2	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	4	3	3	2	1	3	3	4	2	3	4	4	106	
220	3	2	3	4	2	4	1	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	1	2	2	2	4	81	
221	2	3	3	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	1	2	2	2	4	79	
222	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	2	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	2	3	4	120
223	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	4	3	3	4	114	
224	3	2	4	1	2	2	2	3	3	4	2	3	2	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	3	3	4	3	4	4	4	4	3	3	102	
225	4	3	4	3	3	3	4	2	1	2	1	3	3	3	3	3	2	3	3	2	1	4	2	3	3	4	3	3	2	4	2	1	4	91	
226	1	1	1	2	3	2	2	3	3	3	2	1	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	90	
227	4	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	1	3	3	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	1	4	4	4	4	4	4	113	
228	4	4	3	2	4	4	3	2	3	2	3	3	3	3	4	3	4	4	4	3	4	2	4	3	3	4	4	3	4	3	4	3	1	107	
229	3	2	2	3	2	3	4	3	2	3	2	3	2	2	2	3	2	4	4	4	1	4	2	2	2	3	2	4	3	4	1	3	4	90	
230	4	3	3	1	3	4	3	2	3	2	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	2	91	
231	3	2	4	4	2	2	3	2	2	4	3	2	3	4	4	4	3	4	4	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4	3	4	108	
232	4	4	4	1	4	1	2	4	4	1	4	4	3	4	4	4	3	2	3	2	3	4	3	1	2	2	3	3	1	3	3	1	1	92	
233	4	4	4	1	4	1	4	2	3	3	3	4	3	4	4	4	3	2	4	2	3	4	3	1	2	2	3	3	3	4	2	3	4	100	
234	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	128	
235	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	1	2	122	
236	4	4	4	2	3	1	3	4	4	2	3	1	1	3	1	4	4	1	1	1	1	4	1	3	2	4	1	1	1	4	1	1	4	79	
237	4	4	4	2	3	2	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	2	93	
238	2	1	3	2	1	1	1	3	3	2	4	4	2	2	2	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	3	4	99	
239	4	3	3	1	2	3	4	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4	3	2	4	3	2	2	4	3	4	2	3	3	2	4	103	
240	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	2	3	3	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	2	4	120	

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun t

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

LAMPIRAN G

Uji Normalitas

UIN SUSKA RIAU

Uji Normalitas

Case Processing Summary						
	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
aggressive	240	100.0%	0	0.0%	240	100.0%
persepsi	240	100.0%	0	0.0%	240	100.0%
Descriptives						
				Statistic	Std. Error	
aggressive	Mean			47.5875	.48954	
	95% Confidence Interval for Mean		Lower Bound	46.6231		
			Upper Bound	48.5519		
	5% Trimmed Mean			47.2315		
	Median			46.0000		
	Variance			57.515		
	Std. Deviation			7.58389		
	Minimum			30.00		
	Maximum			81.00		
	Range			51.00		
	Interquartile Range			9.75		
	Skewness			.971	.157	
	Kurtosis			2.127	.313	
persepsi	Mean			103.6958	1.01451	
	95% Confidence Interval for Mean		Lower Bound	101.6973		
			Upper Bound	105.6944		
	5% Trimmed Mean			104.3519		
	Median			107.0000		
	Variance			247.016		
	Std. Deviation			15.71674		
	Minimum			52.00		
	Maximum			128.00		
	Range			76.00		
	Interquartile Range			23.00		
	Skewness			-.634	.157	
	Kurtosis			-.302	.313	

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengemukakan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

LAMPIRAN H

Uji Linearitas

UIN SUSKA RIAU

Uji Linearitas

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
aggressive driving * persepsi	Between Groups	(Combined)	5751.505	57	100.904	2.297	.000
		Linearity	1476.418	1	1476.418	33.611	.000
		Deviation from Linearity	4275.086	56	76.341	1.738	.003
	Within Groups		7994.658	182	43.927		
	Total		13746.163	239			

- Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang
1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
 2. Dilarang mengemukakan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

LAMPIRAN I

Uji Hipotesis

UIN SUSKA RIAU

Uji Hipotesis

Measures of Association				
	R	R Squared	Eta	Eta Squared
aggressive_driving * persepsi	-.328	.107	.647	.418

Correlations			
		persepsi	aggressive_driving
persepsi	Pearson Correlation	1	-.328**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	240	240
aggressive_driving	Pearson Correlation	-.328**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	240	240
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).			

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

© Hak cipta ini dimiliki UIN Suska Riau

State Islamic University of Sultan Syarif Kasim Riau

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.